

DER SEEKRIEG

DER SEEKRIEG

VON

L. PERSIUS

VERLAG DER WELTBÜHNE / CHARLOTTENBURG 1919

Inhalt:

I.
Die amtliche Berichterstattung

Der Legendenbildung in der Geschichte des hinter uns liegenden Seekriegs entgegenzutreten: das soll der Zweck der folgenden Aufsätze sein. Schon sind alldeutsche Federn am Werk, die uns von der Flottenleitung seit dem August 1914 in überreicher Fülle dargebotenen „Märchen" weiter auszuschmücken und im Volke den Glauben an die Unfehlbarkeit der militärischen Stellen zu festigen, der zum mindesten im letzten Kriegsjahr erschüttert wurde, da es endlich auch im beschränkten Hirn dämmerte. Verschiedene Bücher über den Seekrieg sind bereits erschienen, zahllose werden noch erscheinen. Sie alle werden sich, das darf als sicher vorausgesagt werden, völlig im Stil der Methoden halten, die im alten Obrigkeitsstaate vorgeschrieben waren; das heißt: sie werden nur von der erhabenen Begabung unsrer Führer auf taktischem und strategischem Gebiet, von ihrer Voraussicht, von ihrer unermüdlichen Pflichttreue und ihrer nimmer müden Sorge für den einfachen Matrosen und Heizer berichten. Unbeantwortet bleiben wird, was jeder Wahrheitsfreund fragen muß: Erwies sich denn kein einziger unsrer Admirale als unfähig? Gab Personal und Material nie zu Klagen Veranlassung? Wenn, wie immer behauptet worden ist, alle Vorbedingungen für den endgültigen Sieg vorhanden waren, der uns ja auch oft genug in sichere Aussicht gestellt worden ist — warum ist er dann nicht erstritten worden?

Sagen wirs also offen: durch die Berichterstattung der Flottenleitung ist unser Volk aufs gröblichste betrogen und belogen worden, und in den Kriegsgeschichtsbüchern wird dieser üble Brauch nun fortgesetzt. Das Wort Jean Pauls, daß im längsten Frieden der Mensch nicht so viel Unsinn und Unwahrheit spricht wie im kürzesten Krieg, läßt mit Schaudern an die Riesenhaftigkeit des Unsinns und der Unwahrheit denken, die in diesen einundfünfzig Monaten produziert wurde.

Hier soll der Versuch unternommen werden, dem Unsinn und der Unwahrhaftigkeit auf den Grund zu gehen. Warum? Um dem gar zu vertrauensseligen Michel die Augen zu öffnen über alle die Mißgriffe und Sünden, die unter dem vielfach immer noch angehimmelten alten Regime begangen wurden, ihn von seinem schrankenlosen Autoritätsglauben, der zu unser Aller Verhängnis wurde, zu kurieren und ihn zur selbständigen kritischen Erfassung der kriegerischen Vorgänge auf den Meeren zu erziehen. In der unmoralischen und rigorosen Beeinflussung und Knebelung der Presse durch

die unwahrhaftige Berichterstattung der Flottenleitung ist der Hauptgrund für die meistens gänzlich irregehenden Ansichten über den Verlauf des Seekriegs, die bei uns herrschen, zu erblicken. In den Veröffentlichungen der Presse-Abteilungen des Admiralstabs und des Reichsmarineamtes machten sich vielfach Widersprüche geltend. Zahllos sind die Fälle, wo bewußt falsche Meldungen verbreitet wurden. Es braucht kaum darauf hingewiesen zu werden, daß militärische Interessen zuweilen eine Verschleierung von Vorfällen, eine Verschweigung von Verlusten und dergleichen wünschenswert erscheinen lassen. Aber in diesen Dingen muß Maß gehalten werden. Maß zu halten verstanden jedoch die amtlichen Stellen nicht. Zwar war andrer Ansicht hierüber ein Vertreter der Marine, der in der Pressekonferenz, als einmal gar zu grobe Unwahrheit ans Licht gezogen wurde, den Ausspruch tat: „Das kommt nur davon, daß leider keine Konsequenz geherrscht hat. Ich hätte vorgezogen, unentwegt weiter zu lügen.“ Aber zum erfolgreichen Lügen gehört eine gewisse Virtuosität. Sie fehlte der Flottenleitung. Eigne Verluste wurden verschwiegen, auch wenn man sich sagen mußte, daß der Feind alle Einzelheiten darüber veröffentlichen und womöglich in der Lage sein würde, die Beute vorzuzeigen. Die Ziffer der Kauffahrer, zum Beispiel, die nach Angabe des Admiralstabs von unsern U-Booten torpediert und versenkt sein sollten, war riesengroß. Ihre Veröffentlichung rief immer erneut Beifallsstürme und Bewunderung — und bei einigen Wissenden Verwunderung — hervor. Gar zu oft wurde später festgestellt, daß Dampfer, deren Versenkung gemeldet war, noch immer wohlbehalten umherfuhren. Alle diese Dinge richtig zu stellen, ist unmöglich. Die amtliche Irreführung war gigantisch. Nachträglich auch nur eine leise Remedur schaffen zu wollen, stellt sich als Sisyphusarbeit dar, weil die Leiter der Presseämter den Boden in vollendeter Weise beackert und auf lange Zeit äußerst intensiv vorgedüngt, besser: „vergiftet“ haben. Die Hirnzerrüttung, die da bewirkt wurde, ist fast unheilbar. Nicht darf man etwa den Leuten von den Presseämtern, diesen kleinen nachgeordneten Stellen einen Vorwurf machen. Sie waren das Opfer des unglückseligen Systems. Vornehmlich waren sie Schüler eines Tirpitz, von dem bereits im Jahre 1903 mein vorgesetzter Admiral als der „personifizierten Lüge“ sprach. Diese zwar nicht liebenswürdige, aber ehrliche Bezeichnung fand dann mehr Anhänger. Einzelne Vertreter der genannten Presseämter litten sogar offenkundig unter dem unmoralischen Druck, der auf sie ausgeübt wurde, und es muß anerkannt werden, daß sie sich bemüht haben, nach Möglichkeit für die wahren Interessen unsres Landes einzu-

treten, das heißt: die Lüge, die ja auf die Dauer nur das Vertrauen erschüttern, den Zusammenbruch beschleunigen mußte, einzudämmen. Andre waren freilich böse Tirpitz-Jünger in jeder Beziehung. Wie Tirpitz einem „deutschen" Reichstag — in dem freilich nur Mittelmäßigkeit und noch weniger zu finden war — imponieren konnte, so vermochten diese Leute die berühmte und berüchtigte Pressekonferenz im Reichstag zu übertölpeln. Hier wie dort zeigte sich nicht mehr als ein winziger Bruchteil gegen die Beeinflussung immun. Ueber das Kapitel „Marinezensur" ließe sich ein vielbändiges Werk schreiben. Man weiß nicht, ob man über ihre Dummheiten und Verbrechen lachen oder toben soll. Meine Veröffentlichungen wurden besonders scharf unter die Lupe genommen. Die Erklärung hierfür brachte einmal eine Aeußerung der britischen Zeitschrift ‚Naval and Military Record': „Kapitän Persius gibt sich keiner Selbsttäuschung hin. Er erkennt, daß die deutsche Flotte ihr Kriegsziel nicht erreichen kann, solange die englische Flotte besteht. Er bemüht sich, den Alldeutschen auseinanderzusetzen, daß Deutschland nicht die stärkste Flotte zu bauen imstande ist, selbst wenn dieser Krieg zu Ende ist, und daß deshalb ein andrer, weniger gewaltsamer und kostspieliger Weg gefunden werden muß, die deutsche Kultur auszubreiten. Er ist zu dem Schluß gekommen, daß Deutschland die Freiheit der Meere nur vermittelst internationaler Uebereinkommen erringen kann." Hieran knüpften sich einige freundliche Worte über meine Bestrebungen, die Wahrheit zu verbreiten. Selbstverständlich ist, daß diese Auslassung unliebsame Folgen für mich haben mußte. Der Vertreter des Reichsmarineamtes griff mich im Reichstag heftig an und warf mir so etwas wie „Landesverrat" vor. Von einem mir befreundeten Abgeordneten wurde in der Budgetkommission eine Antwort erteilt, die kurz lautete: „Persius steht unter Vorzensur. Die Vorwürfe richten sich also an die falsche Adresse. Der Zensor ist verantwortlich, nicht Persius. Die Artikel des Persius werden stets arg zusammengestrichen, vielfach ganz verboten, häufig abgeändert, sodaß sie sinnlos erscheinen. Der Aerger des Presseamtes rührt daher, daß die englischen Zeitungen von Persius als ‚the soberst and most truthworthy of the german naval chroniclers' sprechen, im Gegensatz zu Reventlow, ‚who yield to hate and prejudice'. Eigenartig ist, daß das Reichsmarineamt die Dienste des Persius dann in Anspruch nahm, wenn es sie gebrauchte, dann nämlich, wenn man einen Mann nötig hatte, der im Ausland als ein ruhig und objektiv Urteilender gilt. Am sechsundzwanzigsten November 1916 suchte ein Vertreter des Reichsmarineamtes Persius in seiner Wohnung auf und bat in einer besondern An-

gelegenheit um Unterstützung. Persius sagte dem Herrn, er solle sich lieber an Reventlow oder den Admiral Kirchhoff wenden. Hierauf meinte der Vertreter des Reichsmarineamtes, niemand im Ausland nehme diese Herren ernst. Nur Persius könne helfen. Persius kam dem Ersuchen des Reichsmarineamtes nach, weil er es mit seinem Gewissen vereinbaren konnte. Er erhielt am achten Dezember 1916 ein Schreiben, in dem sich die Worte finden: ‚Sie . . . haben dem Vaterlande einen großen Dienst geleistet, indem . . .'."

Ich will die Anzahl der Artikel, die mir von der Zensur verboten wurden, nicht angeben, weil man mich dann einen Aufschneider schelten würde. Die amtliche Stelle, unerfahren in den einfachsten praktischen Dingen und unfähig, die Psychologie des Volkes richtig einzuschätzen und realpolitisch zu denken, hat unsagbares Unheil angerichtet. Sie vermaß sich, die Wahrheit unterdrücken zu können, und vergaß, daß sich das Zuchthaus Deutschland im Kriege nicht hermetisch absperren ließ, daß von draußen her Einflüsse sich geltend machen würden, die zur Erkenntnis der unwahrhaften Berichterstattung unsrer amtlichen Stellen führen mußten. Jeder, der wünschte, erhielt täglich Nachrichten aus dem Ausland, sorglich umwickelt von deutschfreundlichen neutralen Zeitungen. Unsre amtlichen Stellen zeigten eine gradezu groteske Naivität, vor allem auf dem Gebiet der Menschenkenntnis. Ein Beispiel. Man regte sich seinerzeit heftig darüber auf, daß Sir Roger Casements Unternehmen durch Verrat mißglückt sei. Nun, mir hat Sir Roger am fünften Dezember 1915 den Plan seiner Landung in Irland, wo er den Aufstand hervorrufen wollte, in allen Einzelheiten enthüllt, wie er mit dem Reichsmarineamt und andern Stellen verabredet war. Ich habe Casement für einen durchaus lautern Charakter, aber für einen Phantasten gehalten und damals seine Erzählung — ein wenig unter „high spirits" — nicht recht ernst genommen. Selbstverständlich habe ich nicht den geringsten Gebrauch davon gemacht. Ist von andrer Seite ebenso verfahren worden? Es scheint nicht so!

Unsrer Marineberichterstattung fehlte die Aufrichtigkeit, der Sinn für die psychologische Auswirkung der Veröffentlichungen. Hierfür den Beweis zu erbringen, soll mein Bemühen sein. Es wird, falls es nicht zum Verständnis unbedingt nötig ist, auf die rein historische Seite der Begebnisse nicht eingegangen werden. Die „Heldentaten unsrer Blaujacken" zu preisen, versage ich mir. Diese Banalität überlasse ich den von der Patriotitis Befallenen. Auch wird nicht der Versuch gemacht werden, tiefgründige Betrachtungen über den Einfluß der Flottentätigkeit auf die gesamten Kampfhandlungen anzustellen, denn das würde ein kindlich vergeb-

liches Bemühen sein. Vielmehr soll lediglich auf Grund der heut zur Verfügung stehenden Unterlagen Kritik an unsrer Seekriegführung geübt, „Unsinn und Unwahrheit“ festgenagelt werden. „Etwas voreilig“, wird man mir vielleicht zurufen, denn nur recht spärliches Beweismaterial stünde vorderhand zu Gebote. Abwarten! Und wenns schon so wäre: der Zweck heiligt die Mittel — der Legendenbildung muß um jeden Preis vorgebeugt werden.

II.

Bluff-Taktik

Welches waren die Gesichtspunkte, unter denen die Flottenleitung den Krieg zu führen beabsichtigte? Herrschte von vorn herein die Erkenntnis, daß man sich gegen die starke Uebermacht defensiv verhalten müsse? Die Uebermacht war erdrückend. Deutschland besaß nach amtlichen Quellen 1914 an fertigem Material 1 019 417 t, an fertigem und im Bau befindlichem 1 245 405 t, England hingegen von jenem 2 205 040, von diesem 2 798 460 t. Der feindlichen Macht hinzugerechnet werden muß zum mindesten, falls man die französische Flotte als zum größten Teil im Mittelmeer gebunden erachten will, die russische Ostseeflotte, die von jenem Material 209 740, von diesem 526 920 t hatte. Oder war die deutsche Flottenleitung von rücksichtslosem Offensivgeist erfüllt, der im Angriff die beste Verteidigung sieht? Der britische Admiral Sir John Jellicoe, der Führer der britischen Flotte in der Skagerrak-Schlacht, schreibt in seinem kürzlich erschienenen Buch über ‚Die Tätigkeit der britischen Flotte im Kriege‘, es sei unbegreiflich, daß die deutsche Flotte nicht sofort in den ersten Kriegsmonaten, wo das Stärkeverhältnis am günstigsten für Deutschland war, die Entscheidung durch eine große Schlacht herbeigeführt habe. Ist für erwachsene Menschen die Andeutung überhaupt nötig, daß Jellicoe mit diesen Worten eine gar zu durchsichtige Politik betreibt? Den harmlosen Lesern der Vossischen Zeitung meinte der Admiral Hollweg in einem Artikel zu Ehren von Tirpitz an dessen siebzigstem Geburtstag suggerieren zu sollen, Jellicoe hätte mit seiner Aeußerung angedeutet, daß die britische Admiralität mit großer Sorge einem deutschen Angriff entgegengesehen habe. Es heißt weiter in dem Artikel: „Fest steht und soll heut hier zum ersten Mal öffentlich ausgesprochen werden, daß Tirpitz bei Beginn des Krieges den Gedanken rücksichtsloser Initiative vertreten hat. Er hat sich in richtiger Erkenntnis der Verantwortung für das von

ihm geschaffene Gebilde der Gesamtmarine sofort bei Kriegsausbruch erboten, mit dem Oberbefehl über alle Teile der Streitmacht zur See die Gesamtverantwortung zu übernehmen. Es wurde ihm abgeschlagen. Er hat sich nach guten Informationen im Herbst 1914 dem damaligen Chef des Admiralstabs gegenüber in denkbar klarster Weise darüber ausgesprochen, daß die Flotte bei Beibehaltung der ihr erteilten Instruktionen in die ernste Gefahr komme, den Krieg nutzlos hinter den Barrikaden der Flußmündungen zu verbringen." Die Richtigkeit dieser Ansicht läßt sich nicht nachprüfen. Es ist jedoch keineswegs unwahrscheinlich, daß Tirpitz dergleichen Pläne gehabt hat. Wären sie durchgesetzt worden, so muß, wenn fachmännische Voraussicht zur objektiven Beurteilung aufgerufen wird, gesagt werden, daß der Verlauf einer solchen Entscheidungsschlacht gleich zu Beginn, wie sie Tirpitz im Sinne hatte, günstigstenfalls kein andrer gewesen wäre, als wir ihn 1916 vor dem Skagerrak erlebten. Beide Flotten hatten damals starke Verluste, die englische doppelt so viel wie die deutsche. Aber der Reiche vermag leichter eine Einbuße zu ertragen als der Arme! Die deutsche Flotte war nach dem ersten Juni 1916 für längere Zeit — besser: für „alle Zeit" — außerstande, einen neuen Waffengang zu wagen, während die britische kraft ihrer enormen Reserven weiterhin mit imposanter Macht zum Schlagen bereit stand. Eine rücksichtslose Offensive wäre Tirpitz also wohl zuzutrauen gewesen — denn er verdient, wie Ludendorff, den Namen eines „Hazardeurs" —, aber es ist sicher, daß sie uns gleich am Anfang des Krieges einen Stoß versetzt hätte, der höchstwahrscheinlich verhängnisvoll geworden wäre. Der ruhig abwägende Seeoffizier wird mir hierin beipflichten, auch wenn er, wie ich, dafür ist, zu wagen, um zu gewinnen; denn die Ueberlegenheit Englands in personeller und materieller Beziehung und die der Hilfsquellen für neuen Schiffbau und andres mehr waren zu erdrückend groß. Das mußte der Verstand erkennen, und an ihm hat es offenbar der obersten Stelle bei dieser Gelegenheit nicht gefehlt. Sie entschied sich für die Defensive.

Wie wurde die defensive Taktik begriffen? Man hielt die Politik der Nadelstiche für empfehlenswert, was an und für sich unter den gegebenen Verhältnissen als richtig gelten darf. Nur hätten die Nadelstiche, das heißt: die Aktionen schwacher Verbände und einzelner Schiffe anders ausschauen müssen, als es vielfach der Fall war. Häufig stand das eingegangene Risiko nicht mit dem Ertrag im Einklang, und mit ganz geringen Ausnahmen schadeten die Nadelstiche politisch wegen Verstoßes gegen das Völkerrecht weit mehr, als daß sie der militärische Erfolg hätte aufwiegen können.

Einige Beispiele. Am zweiten August 1914, also bereits am ersten Mobilmachungstage, beschoß der Kreuzer ‚Augsburg', wie amtlich gemeldet wurde, Libau. Die Russen behaupteten, der Platz sei nicht befestigt. Sie beriefen sich später auf diesen Bruch des Völkerrechts und übten Vergeltung. Nebenbei bemerkt, lautete die Meldung des Kommandanten der ‚Augsburg', wie im Januar 1918 die Budgetkommission des Reichstags zur Sprache brachte: „Bin im Gefecht mit feindlichem Kreuzer". Diese Meldung war nicht mit den Tatsachen in Einklang zu bringen, denn weit und breit ließ sich damals kein feindliches Schiff blicken! Die Beschießung Libaus war im übrigen recht harmlos. Keinerlei nennenswerter Schaden wurde angerichtet. Am vierten August wurden ferner die algerischen Häfen Bône und Philippeville von den Kreuzern ‚Göben' und ‚Breslau' bombardiert. Die amtliche Meldung bezeichnete beide Häfen als „Truppeneinschiffungsplätze". Von französischer Seite wurde Einspruch erhoben, da dort keine Befestigungen vorhanden seien. Es waren auch keine vorhanden! Die weitere Tätigkeit der beiden Kreuzer, ihr Durchbruch durch die feindlichen Streitkräfte nahe Messina und ihr Einlauf in die Dardanellen war, vom militärischen und seemännischen Standpunkt aus beurteilt, eine Glanzleistung des Admirals Souchon, vom politischen jedoch hatte sie einen recht problematischen Wert. (Souchon handelte selbstverständlich auf höhern Befehl.) Sie hat die Türkei auf die Seite der Mittemächte gedrängt. Hierdurch konnte freilich im deutschen Volk längere Zeit die Illusion wach gehalten werden, daß die Erschütterung des britischen Weltreiches dank der Besetzung des Suez-Kanals durch deutsche und türkische Truppen in Bälde herbeigeführt werden würde. Jeder Realpolitiker sagte sich, daß durch die Zersplitterung unsrer Kräfte der Kriegführung auf den europäischen Schlachtfeldern zahllose Soldaten und gewaltiges Kriegsmaterial entzogen, daß unser schönes Gold in die türkischen — durchlöcherten und nicht saubern — Taschen fließen würde, daß der Glaube an ein schlagfertiges und kampffrohes türkisches Heer, nach den Erfahrungen im Balkan-Krieg, auf schwankem Boden ruhe, kurz: daß uns von der Türkei nie Unterstützung kommen könnte. Aber unsre leitenden Militärs verrannten sich bis zum Schluß des Krieges immer mehr in die Anbetung des Phantoms, daß von Südosten her Bresche in die britische Widerstandskraft geschlagen werden müßte.

Die Bluff-Politik, die von der Flottenleitung gleich zu Beginn des Krieges betrieben wurde, feierte in seinem Verlauf wahre Orgien. Die Zeppelin-Unternehmungen über englischem Boden dienten offensichtlich nur dem Zweck, das

Volk mit der Zuversicht zu erfüllen, daß England bald „auf die Kniee gerungen“ sein werde; denn man darf auch Seeoffiziere nicht so niedrig einschätzen, daß man annehmen sollte, sie hätten sich irgendwelchen militärischen Erfolg versprochen. Die Angriffe hatten freilich einen Erfolg, nämlich den, die Erbitterung des englischen Volkes wegen der barbarischen Kriegführung zu erhöhen und den Durchhaltegeist zu stärken. Nach jeder Marineluftschiffs-Aktion, die sich gegen das gänzlich unbefestigte London oder andre völlig ungeschützte Städte richtete, las man in der englischen Presse, daß sich die Freiwilligen in den Rekrutierungsbüros drängten, und aus den ‚Eingesandts‘ war erkennbar, was für Propagandisten der englischen Armee in den Zeppelins erwuchsen.

Ebenso wie die Luftschiffangriffe, sind auch die Vorstöße unsrer Flotte auf die schutzlosen Orte an der englischen Ostküste zu bewerten. Sie begannen am dritten November und sechzehnten Dezember 1914 mit dem Bombardement von Yarmouth, Hartlepool, Scarborough, Whitby. Keiner dieser Orte verfügte über Befestigungen. Militärischer Schaden konnte also nicht angerichtet werden. Tatsächlich wurden zumeist nur Wohnhäuser zerstört, friedliche Männer, Frauen und Kinder getötet, ganz wie es durch die Bomben der Luftschiffe geschah. Das Risiko, das von unsrer Flotte bei ihren Streifzügen in Kauf genommen wurde, war groß. Mehrfache erhebliche Verluste bestätigten dies. Immer und überall arbeitete die Flottenleitung nach dem Grundsatz: Wie kann die zuversichtliche Stimmung wach bleiben?, und sie verabsäumte darüber, den militärischen Wert ihrer Unternehmungen zu berücksichtigen. „Wir werden England umzingeln und aushungern“, sagte bombastisch Herr v. Tirpitz vor Beginn des Handels-U-Boot-Krieges im Dezember 1914 zu dem Amerikaner v. Wiegand. Die alldeutsche Presse klatschte Beifall: „Wir grüßen den Tag“ — „Deutschlands Rache“ — „Nieder mit dem perfiden Albion!“ Tirpitz wollte England umzingeln, das heißt: 3500 Seemeilen mit einer Kette von U-Booten bedecken, und er hielt doch nur wenige Dutzende von Booten in der Hand, von denen für die Arbeit an der Front stets nur ein Fünftel bis ein Siebentel in Frage kamen. „Die Unterstützung Rußlands durch die Entente werden wir lahmlegen“, so hieß es von der amtlichen Stelle, und es wurden ein paar U-Boote ins Eismeer entsandt. Wir lasen überwältigende Schilderungen von ihren Erlebnissen, genossen mit ihnen die Pracht der Mitternachtssonne, hörten von einigen versenkten Dampfern, von schier fabelhafter Beute auf einem gekaperten Schiff: jedoch das Ergebnis, das uns versprochen war, das wir herbeisehnten, trat niemals zu Tage. „Die Blockade ist durchbrochen, die Engländer mögen

auf den Meeren herrschen, wir pfeifen darauf, unsre Handels-U-Boote schaffen uns alles zum Leben und zur Kriegführung Nötige unter Wasser heran": triumphierend kündeten es unsre Blätter auf amtliches Geheiß, als ‚U-Deutschland' am neunten Juli 1916 nach glücklich zurückgelegter Fahrt in Baltimore seinen Anker auswarf. ‚U-Deutschland' blieb eine Einzelerscheinung; zwei Reisen wurden gemacht, dann hörte man nichts mehr von dem mit Riesenreklame angekündigten Unterwasserhandelsverkehr zwischen Deutschland und Nordamerika, für den Herr Lohmann in Bremen eine besondere Gesellschaft gegründet hatte. Knapp 2000 Tonnen an Waren brachten uns die beiden Fahrten ins Land. Stoff für die Presse hatten sie freilich überreichlich geliefert, und das war ja unter dem Zeichen der Bluff-Politik der Hauptzweck. Als ‚U 53' am achten Oktober 1916 im Hafen von Newport — Rhode-Islands — anlangte, da triumphierte die Zuversicht, daß Amerika aus Angst vor den U-Booten nie in den Krieg eingreifen würde. Graf Reventlow äußerte noch am Vorabend des Abbruchs der diplomatischen Beziehungen mit Washington, er glaube, nicht, daß Amerika, wenn es ernst würde, sich zur aktiven Beteiligung am Kriege aufraffen würde. „Nordamerika spürt jetzt am eignen Leibe die U-Boot-Gefahr — Panik in New York — Börsensturz — Stilllegung der gesamten Schiffahrt": so schrie es in allen Gassen, als zwei deutsche U-Boote im Juni 1918 an den nordamerikanischen Küsten auftraten. Die Versenkung einiger Kauffahrer war das karge Resultat der 7000 Seemeilen langen Fahrt. Billiger wäre es gewesen, ertragreicher hätte die Arbeit der U-Boote ausgeschaut, wenn die Torpedos aus ihren Lanzierrohren in europäischen Gewässern entsandt worden wären. Aber die Bluff-Politik verlangte „die Sensation".

III.

Kreuzergeschwaders Glück und Ende

Die Klage, daß sich die englische Flotte nicht zum Kampfe stelle, daß sie „feige" in ihren sichern Häfen vor Anker bleibe, wurde während der vier Kriegsjahre immer wieder von unsrer Flottenleitung in die Welt gerufen. „Albion darf nicht mehr von seiner Herrschaft über die Meere sprechen — unsre U-Boote haben sie ihm geraubt." Das las Michel alltäglich in seinem Blättchen, bis er es schließlich glaubte. Aber der schöne Glaube machte ihn nicht satt. „Unsre Flotte muß und wird in einem Kriege unsern Handel übersee schützen. Würden wir ihn verlieren, so wären wir in kurzer Zeit

dem Hungertode ausgeliefert", so erzählte Herr v. Tirpitz in glücklichen Friedenstagen den andächtig lauschenden Volksvertretern. Die nickten zustimmend und bewilligten Milliarde auf Milliarde für des Deutschen Reiches Rüstung zur See, die uns im Kriege die Häfen offen halten und den Besitz unsrer Kolonien gewährleisten sollte. Aber weder war unsre Flotte imstande, eine einzige Kolonie zu verteidigen noch für unsre Handelsschiffahrt die Blockade zu brechen — trotz der „Feigheit" der britischen Flotte!

Kiautschou, die ureigenste Schöpfung des Herrn v. Tirpitz, war als „Flottenstützpunkt" mit ungezählten Millionen ausgebaut worden. 1897 begann das Werk. Als Anfang August 1914 die Kriegserklärungen in Tsingtau am Brett des Yamen angeschlagen waren, da dachte unser ostasiatisches Kreuzergeschwader nicht daran, sich auf den „Flottenstützpunkt" zu stützen. Nur einige kleine Kanonenboote blieben im Hafen, mit der Bestimmung, versenkt zu werden, sobald der Feind zum ersten Angriff schreiten würde. Das war selbstverständlich, denn eine erfolgreiche Verteidigung Tsingtaus war ausgeschlossen. An der Wiege des Flottenstützpunktes Tsingtau hatte der Bluff Gevatter gestanden. Befestigungen wurden angelegt, Geschütze montiert, Minensperren vorbereitet, ein gewaltiger Hafen auf ungeeignetstem (!) Grund — die Fortsprengung der Felsblöcke kostete enorme Summen — hergestellt, Soldaten von der Marine-Infanterie und Matrosen-Artillerie in prächtigen Kasernen einquartiert. Aber, geschaffen unter der Devise: „Mehr scheinen als sein", mit der Tirpitz stets gearbeitet hat — man sehe sich seine Schiffsbauten an —, taugte alles nicht recht, war ungenügend zu jeder Verteidigung, die nicht etwa nur gegen Chinesen zur Anwendung kam. „Warum", so wurde häufig von Kolonialkennern gefragt, „hat man Tsingtau überhaupt befestigt?" Es wäre gescheiter gewesen, es völlig wehrlos zu lassen, wie unsre Schutzgebiete auf Neu-Guinea und in der Südsee. Dort vollzog sich der Besitzwechsel ganz einfach, schmerzlos und verständig. Die deutsche Flagge ging nieder, der Union Jack hoch. Menschenleben waren nicht zu beklagen. Wozu wurden zur Ausführung jenes berühmten Telegramms des Gouverneurs Meyer-Waldeck: „Einstehe für Pflichterfüllung bis aufs Aeußerste" an Wilhelm den Zweiten hunderte von deutschen Soldaten und kostbares Gut deutscher Kaufleute geopfert? Um des Prestiges willen? Der Japaner verlachte den Deutschen, seit der sich ihm würdelos Anfang August 1914 an den Hals zu werfen versucht hatte, um ihn als Bundesgenossen zu ködern — den Deutschen, auf dessen Konto er hauptsächlich den schimpflichen Frieden von Shimonoseki zu buchen hatte.

Revanche nahm der Japaner nun am neunzehnten August 1914: er sandte ein Ultimatum mit dem fast gleichen Wortlaut der Note, die 1895 Fürst Hohenlohe redigiert hatte, als er sich dem japanischen Expansionsdrang widersetzte und Japan um die Frucht seines Sieges über China betrügen half.

Von Bismarck rührt der Ausspruch her: „Wir brauchen keine Paradeschiffe, die nur zur Stärkung von Prestige dienen sollen, und die man, wenn die Sache ernst wird, mitunter ‚Lügenschiffe' nennen muß, weil sie nichts leisten. Auf absehbare Zeit bleibt für uns das Wichtigste ein starkes Heer. Das war auch Moltkes Ansicht. Ueber unsern Kolonialbesitz entscheiden Schlachten, die wir auf dem europäischen Festland auszufechten haben werden." Bismarcks kluge Worte mißachtete Wilhelm der Zweite, mißachtete Tirpitz. So liefen zahllose Schiffe von Stapel, „Lügenschiffe", und so wurde Kiautschou zum Flottenstützpunkt ausgebaut — und er war danach!

Am zweiundzwanzigsten September 1914 langten die beiden Panzerkreuzer des Kreuzergeschwaders ‚Scharnhorst' und ‚Gneisenau' im Hafen von Papeete auf Tahiti an. Mit je 11 600 t Deplacement, armiert mit je acht 21-cm.-Geschützen und von Stapel gelaufen 1906, schossen sie dort das französische Kanonenboot ‚Zelé' (650 t Deplacement, Armierung: zwei 10-cm.-Geschütze, von Stapel gelaufen 1899) in Brand! Der erste November brachte dann das Gefecht bei Coronel nahe der chilenischen Küste, das nach Führung wie Kampftüchtigkeit der Besatzungen als ein hervorragender Erfolg bezeichnet zu werden verdient. Freilich, das soll nicht unausgesprochen bleiben, stand über unserm Kreuzergeschwader am ersten November 1914 ein Glücksstern von seltenem Glanze, denn der uneingeschränkte Sieg konnte nur erstritten werden auf Grund strategischer Fehler des Gegners, der bei mangelhafter Aufklärung in unfaßbarer Leichtfertigkeit mit ungenügenden Kräften dem materiell erheblich überlegenen Geschwader des Grafen Spee in die Arme lief. Daß die britische Admiralität den Gefechtswert des deutschen Geschwaders so sehr unterschätzte, daß Admiral Craddock, der englische Befehlshaber, mit seinen schwachen Streitkräften dem Zusammenstoß auszuweichen nicht wenigstens den Versuch machte: das wird stets ein dunkles Blatt in der englischen Kriegsgeschichte bleiben. Spee hatte unter seinem Kommando bei Coronel vereinigt: ‚Scharnhorst' und ‚Gneisenau' und die kleinen Kreuzer ‚Nürnberg', ‚Leipzig' und ‚Dresden'. Die kleinen Kreuzer griffen jedoch kaum in den Kampf ein. Craddock verfügte nur über zwei Panzerkreuzer ‚Good-Hope' (armiert mit zwei 23,4-cm.- und sechzehn 15-cm.-Geschützen) und ‚Monmouth' (vierzehn 15-cm.-Geschütze). Die beiden

englischen Schiffe wurden vernichtet. Gegen die 16 deutschen 21-cm.-Kanonen vermochten die englischen 15-cm.-Kanonen nicht aufzukommen. Die zwei 23,4-cm.-Geschütze auf ‚Good-Hope', die einzigen, die den 21-cm.-Geschützen auf deutscher Seite überlegen waren, konnten die Niederlage nicht verhindern. Es zeigte sich hier, daß das höhere Geschützkaliber den Ausschlag geben muß, und daß taktische Geschicklichkeit des Führers, Tapferkeit und Ausbildung der Mannschaft nichts daran ändern können, denn Niemand wird den Engländern diese Qualitäten absprechen wollen. Ein 21-cm.-Geschütz wirft ein Geschoß von 125 Kilo und bietet Treffsicherheit auf eine Entfernung, die ein 15-cm.-Geschoß, das nur 45 Kilo wiegt, überhaupt nicht erreichen kann. Der Kampf zwischen Schiffen, von denen die einen über wesentlich höhere Geschützkaliber verfügen als die andern, ist nicht sehr verschieden von dem zwischen zwei Menschen, von denen der eine ein Schießgewehr, der andre einen Stecken in der Hand hält.

Die Erkenntnis dieser Wahrheit mußte das Kreuzergeschwader bei den Falklands-Inseln am achten Dezember mit seinem Untergang bezahlen. Auf dem Wege, der jedenfalls der Heimat zu führen sollte, faßte Graf Spee den Plan, Port Stanley zu überrumpeln. Er nahm an, daß dort keine sonderlich starken Streitkräfte weilten. Kein Seeoffizier versteht, aus welchem Grunde Spee alle ihm unterstellten Schiffe zusammenhielt, warum er sie nicht ihrer eigentlichen Bestimmung als Kreuzer entsprechend den Handelskrieg führen ließ. ‚Emden' und ‚Karlsruhe' haben bewiesen, daß schnelle Kreuzer unter geschickter Führung dem feindlichen Handel verhältnismäßig lange Zeit hindurch Schaden zuzufügen imstande sind; und wenn auch der Gewinn dieser Art Tätigkeit eines Kreuzers recht gering ist — ‚Karlsruhe' mit der höchsten Beuteziffer brachte 17 Schiffe mit 76 609 t, ‚Emden' 17 mit 73 895 t auf, während z. B. Kapitänleutnant Forstmann mit ‚U 39' bis zum achtzehnten Oktober 1917 bereits 148 Schiffe mit 410 000 t nach Angabe des Admiralstabs versenkt haben sollte —, so war doch das Gegebene für unsre bei Kriegsausbruch in ausländischen Gewässern stationierten Kreuzer, daß sie sich ihrer Eigenart gemäß im Handelskrieg betätigten und nicht im Geschwaderverband umherfuhren. Wenn die Schiffe, ohne auf Schlachtruhm auszugehen, mit dem Auftrag detachiert worden wären, auf dem Wege zur Heimat den Handelskrieg zu führen, so wäre es wohl einigen von ihnen, wie der ‚Straßburg', gelungen, Wilhelmshaven oder Kiel zu erreichen, und zweckloser Verlust an Personal und Material wäre vermieden worden. Denn völlig zwecklos war das Opfer, das bei den Falklands-Inseln gebracht wurde. 2000

Seeleute und an Material 2 Panzerkreuzer und 2 Kreuzer sanken in die Tiefe. Ein Rätsel wird ferner bleiben, wie es kam, daß Spee sich ohne vorhergehende Erkundung, das heißt: durch einen kleinen Kreuzer, oder besser noch: durch einen der Kohlenbegleitdampfer, mit seinem ganzen Geschwader in geschlossener Formation Port Stanley am hellen Vormittag näherte. Eine einzige — ganz leise — Kritik hierüber fand ich bisher in dem Buch des Admirals Dick: ‚Das Kreuzergeschwader, sein Werden, Sieg und Untergang'. Nach einigen Erklärungen, warum Spee seinen Kurs gen Port Stanley richtete, heißt es: „So stellt sich also das Zusammentreffen bei den Falklands-Inseln für das Kreuzergeschwader als eine Verkettung unglücklicher Umstände dar, die sich der Einsicht des Geschwaderchefs entzogen." Der ehrliche Kritiker sieht sich in die wenig angenehme Lage versetzt, hinter die letzten Worte ein Fragezeichen machen zu müssen. Ueber die Schlacht selbst ists kaum vonnöten zu sprechen. Sobald die Uebermacht vom deutschen Geschwader aus erkannt war, suchte der Admiral verständigerweise seine Rettung in der Flucht. Aber britische Schlachtkreuzer wie ‚Invincible' und ‚Inflexible' holten mit 26,5 Knoten die lahmen deutschen Panzerkreuzer, die es bei ihren Probefahrten vor fünfzehn Jahren auf eine Geschwindigkeit von knapp 23 Knoten gebracht hatten, rasch ein, und ihre 30,5-cm.-Geschütze verrichteten in kurzer Zeit das Werk vollkommenster Zerstörung. ‚Scharnhorst' und ‚Gneisenau', ‚Leipzig' und ‚Nürnberg' gingen auf den Meeresgrund. Nur dem kleinen Kreuzer ‚Dresden' gelang es, zu entkommen. ‚Scharnhorst' und ‚Gneisenau', darauf nochmals hinzuweisen ist Pflicht, liefen im März und im Juni, ‚Invincible' und ‚Inflexible' im April und im Juni 1907 von den Hellingen. Die deutschen und englischen Schiffe waren also gleichen Alters! Jene hatten nur 11 600 t Deplacement und waren bestückt mit dem 21-cm.-Geschütz L/40, diese hatten hingegen 20 300 t und das 30,5-cm.-L/45! Welch Unterschied in Größe und Bewaffnung!

Vor kurzem schrieb einer der Seeoffiziere, der an der Bearbeitung des demnächst erscheinenden Admiralstabswerkes über den Krieg hervorragenden Anteil nimmt: „Der Untergang unsres Kreuzergeschwaders bei den Falklands-Inseln macht unserm Material und unsern Kämpfern alle Ehre." Unsern Kämpfern gewiß, unserm Material bestimmt nicht. Man mag sich danach ausmalen, wie in den von amtlicher Stelle herausgegebenen Geschichtswerken die Wahrheit vergewaltigt werden wird, alles selbstverständlich zum Lobe von Tirpitz. Aber auch der Laie wird erkennen, daß die Schlacht vor den Falklands-Inseln das Schuldkonto des Herrn von Tirpitz riesengroß belastet. ‚Scharnhorst' und

,Gneisenau' waren würdige Repräsentanten von Tirpitzens Schiffsbaukunst. Ihr hat zum erheblichen Teil das Kreuzergeschwader sein Ende zu verdanken.

IV.
Der Seeoffizier im Kriege

Geteilt ist die öffentliche Meinung in ihrem Urteil über die Rolle, die der Seeoffizier im Kriege, besonders gegen das Ende des Krieges zu gespielt hat. Die Einen häufen uneingeschränktes Lob auf ihn, wälzen die Schuld an den Meutereien in der Flotte auf die Heimat ab, die Judas gleich den Dolchstoß von hinten geführt habe, während die Andern das Seeoffiziercorps der Sünde zeihen, den Zersetzungsprozeß des Geistes der Flottenmannschaften durch falsche Behandlung, durch provokatorisch hochmütiges Auftreten und andres mehr hervorgerufen und gefördert zu haben. Schreiten wir zur Analyse, Niemand zu Liebe, Niemand zu Leide.

Früher, das heißt: vor dem Regierungsantritt Wilhelms des Zweiten erfreute sich Jedermann in der Kaiserlichen Marine eines beschaulichen und, wenn auch bescheidenen, so doch zufriedenstellenden Daseins, das harmonisch abgetönt zwischen Arbeit und genußreicher Erholung abwechselte. Jene wurde hauptsächlich in heimischen Gewässern, in dem kleinen Verband der Manöverflotte, die aus einigen Panzern bestand, geleistet, während diese die verhältnismäßig vielen Kreuzerstationierungen übersee zu ihrem Recht kommen ließen. Der Begeisterung für den schönen Beruf wurde im Ausland immer neue Nahrung zugeführt, in Ost- und Nordsee durch den einförmigen Dienst an Bord der Panzer- und Schulschiffe naturgemäß ein wenig Abbruch getan. Unter Wilhelm dem Zweiten wurde allmählich immer schärfer betont, daß die Flotte nicht allein friedlichen Zwecken diene. Die heimischen Verbände wurden rapid ausgebaut, und der Betrieb auf ihnen intensiv aufgenommen, während der Auslandsdienst in den Hintergrund geschoben wurde. Nur noch einige Kreuzer waren außerhalb der heimischen Gewässer stationiert. Das Leben in der Marine spielte sich fast nur noch in der Ost- und Nordsee an Bord der Panzerkolosse ab. Strebertum wurde großgezogen. Die im Ausland meist recht selbständigen Kommandanten wurden in den Geschwadern daheim zu Dampfdroschkenkutschern degradiert, die mit ihren Schiffen hinter dem Admiralsschiff herzufahren hatten, die, von Inspizierung zu Inspizierung gedrängt, für ihre Beförderung zitterten und gute Leistungen durch unablässiges Drillen ihrer

Schiffsmannschaften erzielen zu können glaubten. Vergebliche Mühe wars. Aeußerlich mag der Erfolg sich zuweilen eingestellt haben, jedoch eben nur äußerlich. Der Geist litt. Bei den Offizieren, Deckoffizieren und Mannschaften verflüchtigten sich immer mehr und mehr die Liebe und Hingabe an den Beruf. Hinzu traten allerhand Faktoren, die das Marineoffiziercorps unter sich entzweiten, also Seeoffiziere. Sanitätsoffiziere, Ingenieure, Zahlmeister. Sie sind an Bord zu engem Zusammenleben verurteilt, sollten sich also innigst zusammenschließen; aber kleinliche Rangstreitigkeiten, hervorgerufen durch die Ueberhebung junger Seeoffiziere, und gesellschaftliche Reibereien brachten sie auseinander. Die Deckoffiziere, diese alten, aus dem Unteroffizierstand hervorgegangenen Herren, auf denen an Bord eine große Verantwortung lastet, die an Diensterfahrung in ihrer speziellen Branche den Seeoffizieren vielfach erheblich überlegen sind, haben sich, und gar zu oft mit Recht, über Nichtachtung zu beklagen gehabt. Endlich wuchsen die Unzufriedenheit und die Erbitterung der Unteroffiziere, Matrosen und Heizer während des Krieges von Monat zu Monat, von Jahr zu Jahr. Grund hierzu gab letzten Endes der Seeoffizier. Er, der an Bord unumschränkter Herrscher ist, hat es in der Hand, jede, aber auch jede — somit auch eine sozialdemokratisch angekränkelte — Mannschaft zu einem ihm willenlos ergebenen Instrument zu machen. Einzig von den Qualifikationen des Seeoffiziers hängt es ab, ob eine Schiffsbesatzung gut ausgebildet und diszipliniert, beseelt von aufopferungsfreudigem Geist, sich mit dem Willen zum Siege in den Kampf stürzt, oder ob das Gegenteil eintritt, nämlich Meuterei, wie wir sie Anfang November 1918 erlebten. Tatsache ist, daß der deutsche Seeoffizier dieses Resultat: Meuterei, um der Schlacht auszuweichen, als Folge seiner Betätigung auf dem Gebiet: „Behandlung von Untergebenen“ zu verzeichnen gehabt hat. Wie konnte sich das ereignen, in Preußen-Deutschland, in der Flotte, von der im Frieden meist angenommen wurde, daß sie sorgfältig gesiebtes Offiziersmaterial besäße?

Im August 1914 sprach man vom Krieg als von einem Stahlbad, das den Gesundungsprozeß des deutschen Volkes herbeiführen würde. Hier, in dem gewaltigen, uns aufgezwungenen Ringen gegen eine Welt von Feinden, so hieß es, würde sich jeder gute Deutsche bestreben, alle selbstsüchtigen Regungen hintanzuhalten, würde jeder Einzelne nur für das Wohl Aller sich aufopfern, für die Gesamtheit eintreten. Wer sprach so? Alldeutsch verseuchte Staatsmänner und Volksvertreter, unzurechnungsfähige Professoren und gewissenlose Zeitungsskribifaxe. Wer sich seine fünf Sinne gesund erhalten hatte, der wußte, daß letzten Endes Mord und Raub, wie sie

durch die staatliche Organisierung eines Massenblutbades vorgeschrieben waren, zum allerkrassesten Egoismus weit mehr als zur Aufopferung erziehen müßten. So kann es schließlich auch dem Seeoffizier nicht verübelt werden, wenn er, aus der Kriegspsychose des Anfangs erwacht, nur an sich und an seinen Vorteil dachte. Tat er es aber wirklich, als er, zum Beispiel, dafür sorgte, daß sein Tisch stets reichlich gedeckt, sein Weinkeller nie leer wurde? Durch die Meuterei, die Anfang November 1918 ihren Ausgang von der Flotte nahm, wird diese Frage verneint.

So ungefähr ist zu erklären, daß der gute Geist unter den „blauen Jungen“, für die früher bei uns kein Lob laut genug sein konnte, erstarb. Dutzende von Erklärungen und Entschuldigungen haben wir aus dem Munde von Seeoffizieren gehört: die Heimat sei an der Zersetzung des Geistes schuld, sozialdemokratische Agitation und Flaumacherei; die Tatenlosigkeit der Flotte, das ewige Einerlei hätte niederdrückend gewirkt; es hätte an fähigen Flottenführern gemangelt, die Leitung der Marine sei bar jeder Initiative gewesen, der junge Nachwuchs im Offiziercorps hätte versagt, hätte übeln Einfluß ausgeübt; die Reserveoffiziere seien kein vollgültiger Ersatz gewesen; das Vertrauen zum Material hätte vielfach gefehlt; und so weiter, und so weiter. Die Antwort des Kritikers auf diese Vorwürfe lautet: teils berechtigt, teils unberechtigt. Die Oberste Heeres- und Flottenleitung ermangelte fraglos der Initiative. Hier herrschte Planlosigkeit, als Ausfluß der Bluff-Taktik. Daß bewährte Führer fehlten, das verschuldete die Methode des Herrn v. Tirpitz, Jeden, der als guter Flotten- oder Geschwaderchef in Betracht kam und somit auch ihn einmal ersetzen konnte, bei Zeiten zu beseitigen. Die Ansichten über die Unfähigkeit der einzelnen Admirale gehen im Seeoffiziercorps selbstverständlich auseinander, jenachdem, zu welcher Partei der Beurteiler hält. Kapitänleutnant v. Flottwell schrieb in einem kieler Blatt am neunzehnten März 1919: „Capelle und Holtzendorff haben es verschuldet, daß der einst so starke Offensivgeist mehr und mehr erlahmte.“ Von andrer Seite wieder wird Holtzendorff in den Himmel gehoben. Auf Tirpitzens Schuldkonto ist auch der Mangel an Vertrauen zum Material zu buchen. Die Tatenlosigkeit der Schlachtschiffe, das ewige Einerlei an Bord — dergleichen war keineswegs unsrer Flotte allein beschieden. In England wußte man sich durch zweckmäßige Unterhaltung und Vermeidung unnötigen Drills mit diesem Zustand abzufinden. Ueber die kindliche Auffassung, die Heimat sei für den Zusammenbruch verantwortlich, kein Wort. Eine lahme Entschuldigung ists ferner, daß der junge Nachwuchs im Offiziercorps übeln Einfluß ausgeübt habe.

Hat nicht der ältere Offizier die Verpflichtung, solchen übeln Einfluß zu hindern? Hatte er nicht genügend Muße hierzu, da doch die Schlachtschiffe fast ständig im Hafen lagen? Bei unsern an preußische Disziplin gewöhnten Offizieren war es jedem Kommandanten, jedem ersten Offizier leicht, mit den schärfsten Mitteln einzuschreiten. Freilich: man mußte „wollen" und mußte selbst eine pflichtgetreue Auffassung von seinem Dienst haben. Aber diese pflichtgetreue Auffassung ist eben in den vier Jahren verloren gegangen; was in Preußen-Deutschland nicht zu verwundern war! Vor kurzem lief die Nachricht durch unsre Presse: in einem Offizierskasino des besetzten linksrheinischen Gebiets habe ein amerikanischer Leutnant nach dem Genuß starken Weins in vorgerückter Stunde dem bedienenden deutschen Mädchen eine harmlose Liebkosung zuteil werden lassen; dafür sei er mit dem Verlust des Offiziersranges bestraft worden. Typisch — ich kenne die Verhältnisse in der nordamerikanischen Flotte ein wenig. Als die Vereinigten Staaten in den Krieg traten, verzichteten die Seeoffiziere auf ihre Messebeköstigung und teilten das Essen mit der Mannschaft. Bei uns hörte man nichts davon, und ein Leutnant, der im besetzten Gebiet einer Einheimischen eine Liebkosung — auch wenn sie nicht harmlos gewesen wäre — hätte zuteil werden lassen, wäre zum allermindesten stillschweigender Duldung sicher gewesen. Machen wir uns doch nichts vor. Während des Krieges galten Wein, Weib und Spiel mehr denn je. Ein Duckmäuser, wer da einen Vorwurf erhebt. Aber diese „Zerstreuungen", die dem jungen Menschen, zumal in solchen Zeiten, nachgesehen werden müssen, dürfen nicht Reservatrecht einer Klasse — des Offiziercorps — bleiben, wenn das Leben dieser Klasse infolge der Bordverhältnisse sich vor den Augen der gesamten Mannschaft abspielt, der Mannschaft, die fast durchgängig von dergleichen Vergnügungen ausgeschlossen ist. Das macht böses Blut, vermindert die Achtung und läßt den guten Geist ersterben.

In allen den Artikeln, darin Seeoffiziere sich bemühen, ihre Schuld abzuleugnen oder wenigstens zu bemänteln, findet sich immer wieder der Satz: „Es muß eingestanden werden, daß auf einzelnen Schiffen gesündigt worden ist." Rechten wir nicht darum, wie viele der Missetäter waren. Das Gleiche gilt von der Behandlung der Leute. Auch hier wird eingeräumt, daß sich „gewisse Mißstände" zuweilen eingestellt hätten. In einer kieler Zeitung vom dritten Februar 1919 liest man: „Es gibt kein Buch, das groß genug ist, alle die Klagen aufzunehmen, die gegen die frühern Machthaber erhoben sind. Oft genug haben wir den Vorgang beobachtet, daß einer der wenigen Offiziere, die uns menschlich näher

treten wollten, dieses mit einem a. D. zu verbinden hatten." Es sprechen hier seemännische Unteroffiziere aller „Branchen", und sie sprechen die Wahrheit, denn in der Tat wurde es von den hohen Vorgesetzten nicht gern gesehen, wenn sich der Offizier seinen Leuten gegenüber als „Mensch" erwies.

Der Admiral Kalau vom Hofe schrieb im Januar-Heft des ‚Türmer' von 1919: „Es ist leider Tatsache, daß zur Abwehr der im Laufe des Krieges in der Flotte angeschwollenen Unzufriedenheit zweckmäßige Maßnahmen nicht rechtzeitig ergriffen worden sind. Das Seeoffiziercorps in allen Dienstgraden ist offenbar außerstande gewesen, den wahren Grund der unerquicklichen Verhältnisse zu erkennen und durch geistige Arbeit und der tatsächlichen Entwicklung der Dinge Rechnung tragende Vorkehrungen entgegenzuwirken. Mit einer Vertrauensseligkeit sondergleichen haben die höhern Dienststellen, die durch die Erfahrungen des Juli 1917 hätten gewarnt sein sollen, die Dinge gehen lassen. Es ist doch unmöglich anzunehmen, daß keine Unregelmäßigkeiten vorgekommen sein sollen. Das Mißtrauen der Untergebenen in den guten Willen der Führer fraß wie eine Krebskrankheit an dem guten Geist der Flotte."

Alle die Anklagen, die ich im November 1918, als die Zensur eben abgeschafft war, gegen die Seeoffiziere erhoben habe, sind mittlerweile aus ihren eignen Reihen als berechtigt zugegeben worden. Betrachtet man das Ergebnis der Haltung des Seeoffiziers im Kriege, so läßt sich, auch wenn man das „verruchte" alte System, das nun gottlob zusammengebrochen ist, großen Teils verantwortlich machen muß, schwer das Gefühl bitterer Enttäuschung unterdrücken. In der ‚Deutschen Allgemeinen Zeitung' schrieb Emil Ludwig am dreiundzwanzigsten Februar 1919 über die kieler Revolution: „Die Aufständigen fuhren längsseit der Kriegsschiffe und forderten, Waffen in den Händen, das Aufziehen der roten Flagge. Nirgends stellte sich ein Offizier mit der Waffe in den Weg, und da dann in ganz Deutschland unter all den Tausenden, die zweihundert Jahre lang die Vorrechte königstreuer Familien genossen, kein Dutzend Männer für den Königsgedanken gefallen ist . . . ." Im Unglück die Treue zu wahren, ist schwerer, als im Glück ein Glas Sekt auf S. M. zu leeren!

V.
Doggerbank

Trotz der Uebermacht der englischen Streitkräfte haben unsre Kreuzer den Kampf zu einem ehrenvollen und günstigen Ausgang gebracht", so schloß der Bericht der alldeutschen Presse über das Gefecht nahe der Doggerbank. Diese Vergewaltigung der Wahrheit ist nur dadurch zu entschuldigen, daß die amtlichen Stellen phantastische Nachrichten verbreitet hatten von Schäden, die dem Feinde zugefügt worden wären. Es wurde gefabelt von der Vernichtung eines, ja zweier englischer Schlachtkreuzer und mehrerer Torpedobootszerstörer. Alles, um die Oeffentlichkeit zu trösten über den Verlust des Panzerkreuzers ‚Blücher', einen Verlust, der nicht verschwiegen werden konnte.

‚Blücher' war einer der zahllosen schiffbaulichen Versager des Herrn v. Tirpitz. 1908 lief dieses Monstrum von Stapel, das nur 15 800 t. groß und gar nur mit dem 21-cm.-Geschütz bestückt war. Schon 1907 hatten drei Vertreter der englischen ‚Indomitable'-Klasse die Hellinge verlassen. Sie haben ein Deplacement von 20 200 t. und tragen 30,5-cm.-Geschütze. Der englische Marineschriftsteller Alan Burgoyne äußerte in ‚The navy' über ‚Blücher': „It is not easy to define her métier in European waters". Er hätte sagen sollen: Es ist nicht leicht, die Bestimmung des Schiffs überhaupt festzulegen. Aber Tirpitz wußte es. ‚Blücher', dessen Bau 28 Millionen gekostet hatte, wurde, nachdem er sich für einige Monate ein — natürlich unglückliches — Debut in der Hochseeflotte geleistet hatte, als Artillerie-Schulschiff verwendet. Als Schulschiffe braucht man gewöhnlich ganz alte Schiffe auf, die für die Front nicht mehr in Frage kommen. Bei Anfang des Krieges hätte man ‚Blücher' versenken sollen, da, wo das Meer am tiefsten ist, oder ihn allenfalls in der Ostsee stationieren. Ein böses Verhängnis ließ ihn statt dessen in die Nordsee gelangen. Wer für die Beteiligung des Kreuzers an dem Gefecht nahe der Doggerbank verantwortlich ist, der verdient, von einem Kriegsgericht zu harter Strafe verurteilt zu werden. Das würde anderswo der Fall gewesen sein. Während des Krieges war es ja bei uns, unter der Militärknute, unmöglich, ein Wort der Kritik auszusprechen; wie viel weniger möglich, etwa zu fordern, daß Offiziere, die schwere Versäumnisse sich hatten zu Schulden kommen lassen, zur Verantwortung gezogen würden. Selbst im Reichstag war es verpönt, Rechenschaft zu verlangen. Niemals hörte man ein Wort des Tadels aus dem Munde der Volksvertreter. Im englischen Unterhaus hingegen wurden öffentlich alle Fehler britischer Offiziere besprochen, und die

Presse brachte selbstverständlich diese Verhandlungen mit allen Details. So war die Möglichkeit gegeben, daß die Zustände besser wurden, und das Vertrauen des Volks zur Kriegsleitung hob sich ständig. Nach dem Untergang des Linienschiffs ‚Formidable' — um ein Beispiel herauszugreifen — sagte der Admiral Lord Beresford im House of Commons von einem Admiralitätsbefehl am fünfzehnten Februar 1915: „It was either criminal negligence or crass stupidity, or it was dictated by amateur strategy." Man male sich aus, was dem Reichstagsabgeordneten passiert wäre, der von „verbrecherischer Nachlässigkeit", von „krasser Dummheit" unsres Admiralstabs gesprochen hätte! Allerdings: dort ein freies Volk, hier Knechtsseelen — die sich noch nicht einmal heute die Gründe für unsern Zusammenbruch klar machen lassen wollen.

Wer gab am vierundzwanzigsten Januar 1915 den Befehl, daß der ‚Blücher' auslaufe? Erst geraume Zeit später erhielt der Admiral v. Ingenohl den sogenannten blauen Brief. Es widersprach von jeher preußischer Tradition — die auch in der „deutschen" Marine hoch gehalten wurde! —, über einen ältern Offizier Strafe sogleich nach begangener Tat zu verhängen. Das hätte „die militärische Disziplin untergraben"! Ingenohl, den damaligen Chef der Hochseeflotte, hatte man also als Schuldigen herausgefunden. Wie er überhaupt auf den Platz des Oberkommandierenden in der Front gestellt werden konnte, ist jedem urteilsfähigen Seeoffizier ein Rätsel geblieben. Dem Prinzen Heinrich, der in Friedenszeiten stets als Führer unsrer Schlachtflotte für den Kriegsfall gepriesen und Großadmiral genannt wurde, dem war nur auf dem Papier ein Kommando übertragen worden: „Chef der Streitkräfte in der Ostsee". Streitkräfte in der Ostsee gab es kaum; ein paar alte Kähne, bar jeden Gefechtswertes, lagen in Kiel. Wollte der Prinz eine Spazierfahrt machen, so mußte er, der Großadmiral, sich vom Chef der Hochseeflotte, dem Admiral Ingenohl, einige Schiffchen erbitten. Daß diese Regelung bestand, daß der Prinz bei Kriegsausbruch nicht etwa oberster Befehlshaber wurde, war ein Glück. Er war kein Flottenführer. An denen mangelte es überhaupt. Tirpitz hatte im Frieden dafür gesorgt, daß alle fähigern Admirale abgehalftert wurden, damit sie nicht als Ersatz für ihn in Frage kommen konnten. Nur „bequeme" Zeitgenossen erfreuten sich des Aufstiegs zu den hohen Stellen. Ingenohl verdankte die Ernennung zum Flottenchef seiner langjährigen Stellung als Kommandant der ‚Hohenzollern'. Auf der Kaiserlichen Yacht, wo man Manager großen Stils für fürstliche Unterhaltung und andre Allotria war, da wurde die Kunst der Flottenführung unter der Aegide

des „Obersten Kriegsherrn“ mit Suppenlöffeln eingenommen. Derart vorbereitet stieg Ingenohl auf sein Flaggschiff, das sich hütete, je in Sichtweite des Feindes zu gelangen. Die Kritik eines aktiven Seeoffiziers (ausgesprochen in der Broschüre ‚Halbmast, der deutschen Flotte Sterben‘) lautet: „. . . Daß es zu solchen Verlusten kam, lag an dem völligen Versagen der damaligen Flottenleitung, die in den Händen des Admirals v. Ingenohl ruhte.“ Für einen aktiven Seeoffizier anerkennenswert offenherzig! Um Fehler, die bereits im August 1914 begangen wurden, handelt sichs hier. Ende Januar 1915 sitzt Ingenohl noch immer in seiner Admiralskajüte und schickt den ‚Blücher‘ zusammen mit den Schlachtkreuzern ‚Seydlitz‘, ‚Derfflinger‘ und ‚Moltke‘ hinaus in die Nordsee. Hipper, der Geschwaderchef, weigert sich anfangs, den Droschkengaul mit seinen Vollblütern zusammenzuspannen. Der drei Schlachtkreuzer Geschwindigkeit beträgt 28,5 bis 29 Knoten. Sie haben 28-cm.-Geschütze an Bord. Aber der Befehl des Flottenchefs zwingt ihn, und das Pech will — oder trug die fehlende Aufklärung die Schuld? —, daß er am Morgen des vierundzwanzigsten Januar früh in der Nähe der Doggerbank dem weit überlegenen Feinde grade in die Armee rennt, das heißt: den britischen Schlachtkreuzern ‚Lion‘, ‚Tiger‘, ‚Prinzeß-Royal‘, ‚New-Zealand‘, ‚Indomitable‘ undsoweiter, von denen die ersten über 30 Knoten laufen und mit 34,3-cm.-Kanonen bestückt sind. Hipper kehrte sofort um, als der Feind gesichtet ward. Das war das einzig Richtige. Diese Umkehr gibt der amtliche deutsche Bericht zu. Es heißt: „Mit westlichem Kurse strebte Hipper der englischen Küste zu. Der englische Verband kam dorther. Unser Verband nahm nach dem Sichten des Feindes östlichen Kurs auf.“ Der Admiralstab verbot trotzdem der Presse, den deutschen Geschwaderchef dieser vernünftigen Tat für fähig zu halten. In amtlichen Veröffentlichungen las man: „Der Gegner brach das Gefecht ab und zog sich zurück. Ein englischer Schlachtkreuzer ist gesunken.“ Das entsprach nicht den Tatsachen, und ferner wurde von ganz unwesentlichem Materialschaden und geringen Menschenverlusten auf unsrer Seite gesprochen. Und doch hatte allein ‚Seydlitz‘ durch Einen Volltreffer 168 Tote gehabt.

Die britische Admiralität gab Berichte heraus, die auf jeden objektiv Denkenden den Eindruck der Wahrheit machten. In einem liest man: „Von dem unter Befehl des Admirals Beatty stehenden Kreuzergeschwader wurde der Feind, der sich anscheinend nach der englischen Küste begeben wollte, um 9 Uhr 30 erblickt. Der Feind kehrte sofort um, als er unsre Schiffe gesichtet hatte. Seine Verfolgung wurde aufgenommen. ‚Blücher‘ blieb bald wegen seiner geringen Ge-

schwindigkeit zurück, die andern Schiffe fuhren mit äußerster Kraft davon. So verringerte sich die Entfernung nur sehr langsam zwischen den deutschen und unsern Schiffen. Zwei deutsche Kreuzer wurden schwer beschädigt. Das Gefecht mußte abgebrochen werden, als der Feind ein Gebiet nahe Helgoland erreicht hatte, wo die Anwesenheit von deutschen U-Booten und Minen uns die weitere Verfolgung nicht ratsam erscheinen ließ. Kein englisches Schiff ist verloren gegangen. Nur ‚Lion‘ und ‚Tiger‘ wurden vom feindlichen Feuer erreicht. ‚Lion‘, der die Linie anführte, dann folgte ‚Tiger‘, hatte 11 Verwundete, ‚Tiger‘ 1 Offizier und 7 Mann an Toten und 12 an Verwundeten. Von der Bemannung des ‚Blücher‘, die 885 Köpfe stark war, retteten wir 123 Mann.“ Dies Beattys Bericht.

Das Gefecht nahe der Doggerbank, das für uns keineswegs ein Erfolg war — auch wenn man die verhältnismäßig recht guten Treffergebnisse der deutschen Artillerie nicht unbeachtet läßt —, wohl aber einen herben Verlust mit sich brachte, war eines der Resultate der Bluff-Taktik, die von unsrer Flottenleitung so gern verfolgt wurde. Unsre Kreuzer hatten die zwecklose Aufgabe, wieder einmal über die Nordsee zu stürmen, um einige Granaten auf unbefestigte englische Küstenorte zu werfen. Aber weiter enthüllte das sich aus dem mißglückten Vorstoß ergebende Gefecht die Minderwertigkeit des Tirpitzschen Schiffsmaterials und endlich die leichtfertige Auffassung des Flottenchefs von seiner Pflicht. ‚Blücher‘ war kein modernes Kampfinstrument. Daß er hinausgeschickt wurde, bleibt ein Verbrechen. Man hat dem Admiral Hipper den Vorwurf gemacht, er habe den ‚Blücher‘ im Stich gelassen, habe nur an sich selbst, an seine Rettung gedacht. Er hätte das ihm unterstellte Schiff nicht dem Feinde preisgeben dürfen, hätte zu seinem Schutz den Kampf aufnehmen und bis zum Aeußersten durchfechten müssen. Das ist ein unsachgemäßer Vorwurf. Hipper, unser fähigster Admiral, noch jung — 1881 in die Kriegsmarine eingetreten — hat vor dem Skagerrak am einunddreißigsten Mai 1916 gezeigt, aus welchem Holz er geschnitzt ist, hat bewiesen, daß Draufgängertum, wenn erforderlich, ihm nicht fremd ist. Aber hier, nahe der Doggerbank, wäre Draufgängertum sinnlos, ja verbrecherisch gewesen. Sollten etwa der Bluff-Taktik noch mehr Schiffe geopfert werden? Es ist ziemlich sicher, daß Hipper, wenn er, statt umzudrehen, dem Feinde entgegengelaufen wäre, um ein Passiergefecht herbeizuführen, oder wenn er mit langsamerer Geschwindigkeit, um den ‚Blücher‘ nicht allein zu lassen, zurückgegangen wäre, alle seine Schlachtkreuzer verloren hätte. Der Gegner war mit seinen modernen Schiffen und ihren 34,3-cm.-Geschützen zu

sehr überlegen. Als „unverantwortlich“ muß schließlich bezeichnet werden, daß Ingenohl mit seiner Hochseeflotte nicht bei Helgoland bereit lag, daß er von dort nicht sogleich vorstieß, um das Kreuzergeschwader aufzunehmen, ihm Deckung zu geben. Hier war Gelegenheit, den Engländern eine Schlacht zu liefern, von denen es doch immer hieß, daß sie dauernd bei Scapa Flow in sicherer Bucht zu Anker lägen, sich nicht in die Nordsee hinauswagten. Wo war der deutsche Flottenchef am Vormittag des vierundzwanzigsten Januar, als jedenfalls Funkspruch über Funkspruch mit der Bitte um Hilfe von Hipper einlief, wo befanden sich unsre Linienschiffe? Saß Herr v. Ingenohl im Kasino, und lagen die Linienschiffe sicher an den Molen vertäut in Wilhelmshaven?

VI.
Wilhelm und Heinrich

Als Chef der Flotte verzeichneten die Ranglisten der Kaiserlichen Marine früher: „Seine Majestät der Kaiser und König Wilhelm“, und an der Spitze des aktiven Seeoffiziercorps stand als ältester Großadmiral: „Albert Wilhelm Heinrich, Prinz von Preußen, K. H.“ Was taten Beide für die Flotte vorm und im Kriege?

*

Ehe durch Gottes Gnade Wilhelm der Zweite auf den deutschen Kaiserthron gesetzt und damit auch zum obersten Kriegsherrn der Marine befördert wurde, der der Prinz Wilhelm nur als Oberst à la suite des Seebataillons angehört hatte, verlief das Dasein unsres Flottchens in Ruhe und Beschaulichkeit, niemand zu Liebe, niemand zu Leide. Bismarck gewann uns mit einigen Kreuzern unter freundlicher Zustimmung Großbritanniens fast unsern gesamten Kolonialbesitz. Keinerlei Bedrohung wurde von irgend jemand in der damaligen, den deutschen Interessen völlig genügenden Seerüstung erblickt. Dann aber, Ende des vorigen Jahrhunderts, begann die Zeit, da Tirpitz sich an die Arbeit machte, um das Wort des Kaisers: „Der Dreizack gehört in unsre Faust“ zu verwirklichen. Welche Motive leiteten Wilhelm den Zweiten zum forcierten Kriegsschiffsbau? Zunächst Großmannssucht und Eitelkeit. Zu ihrer Befriedigung brauchte er eine starke, mindestens ziffernmäßig starke Flotte. Wenn aus reaktionären Kreise behauptet wird, die Schaffung einer gewaltigen Seerüstung sei das unvergängliche Verdienst Wilhelms des Zweiten, sie sei der Ausfluß seiner pflichtgetreuen

Auffassung von der notwendigen Weltmachtstellung des Deutschen Reiches gewesen, so geht man über solche Redensarten am besten zur Tagesordnung über. Die schon vorliegenden Veröffentlichungen und die sicherlich noch zahllosen nachfolgenden über Wilhelm den Zweiten werden auch Dem, dessen Blick bisher byzantinisch verschleiert war, klar machen, daß von Pflichttreue, ernster Auffassung seiner Stellung und dergleichen nicht die Rede sein kann. Krasser Matèrialismus war die Triebfeder für fast jede Handlung des Exkaisers.

Den Flottenbau betrieb Wilhelm der Zweite zu seinem Vergnügen, zur Unterhaltung, wie alles, was er unternahm, diesem Zweck diente. Heute legte er sich aufs Florettieren, morgen aufs Komponieren. Dann saß er im Ruderapparat, dann wieder widmete er sich der Konstruktionszeichnung von Schiffen. Die Flotte war ihm nötig als Hintergrund während der Kieler Woche, als Eskorte bei seinen ‚Hohenzollern'-Nordland-Fahrten. Ernstlich an ihrer Vervollkommnung zu arbeiten, lag ihm weltenfern. Der Gedanke, daß Wilhelm der Zweite, einer seiner Söhne oder sein Bruder Heinrich ernste Arbeit leisten könnten, ist einfach absurd.

Die Entwicklung des Flotten-Personals und -Materials hat schwer unter der Einwirkung Wilhelms des Zweiten gelitten. Die guten Eigenschaften der meisten Mitglieder des Seeoffiziercorps wurden durch den übeln Einfluß Wilhelms des Zweiten vielfach ertötet. Kriecherei nach oben, Fußtreten nach unten, ungesundes Strebertum, Genußsucht, Bombastereien wurden durch ihn großgezogen, und dem Material hat er durch sein Dreinreden in die Kriegsschiffkonstruktion unendlich geschadet. Unter dem Motto: „Mehr scheinen als sein" entstand so mancher Kriegsschiffbau. Es war im Königlichen Schloß zu Berlin, am fünfundzwanzigsten Februar 1905: ich war aus Ostasien in die Heimat zurückgekehrt und hatte Wilhelm dem Zweiten die Abgabe meines Kommandos zu melden. Ich erzählte ihm, daß die Chinesen mein Schiff mit geringschätzigen Augen betrachtet hätten, weil es nur Einen Schornstein führte. Schiffe mit mehreren Schloten, auch wenn sie schwächer armiert waren, hätten sich der Achtung dieser Kinder in weit höherm Maße erfreut. „Nein, nein, so ists überall, nicht nur in China", wurde ich unterbrochen. „Die Menschen wollen Sand in die Augen gestreut bekommen. Klappern gehört zum Handwerk, das sage ich Tirpitz immer. Powerful, powerful muß solch ein Kasten ausschauen. Das ist die Hauptsache." Nach diesem Grundsatz entstanden die meisten unsrer Schlachtschiffe, mit vielen Schornsteinen und dicken Gefechtsmasten, mit vielen Kanonen — aber von zu schwachem Kaliber.

Im Kreise des Personals der Marine erfreute sich Wilhelm der Zweite keiner Sympathien. Die Offiziere der ‚Hohenzollern' — die Garde — und ähnliche Günstlinge unterdrückten selbstverständlich jede Kritik, aber sonst wurde offen über den Kaiser geschimpft. Man nahm ihn nicht ernst, wußte, daß er ein Charlatan war. Dem Korrespondenten der ‚Daily Chronicle' hat Wilhelm der Zweite erklärt, daß seine Generale ohne seine Zustimmung gemacht hätten, was sie wollten. Das taten sie, und das taten mehr oder minder alle Offiziere bereits im Frieden. Die zahllosen Allerhöchsten Kabinettsordres wurden mit einem Lächeln gelesen und beiseite gelegt. Niemand richtete sich danach. „Je mehr Luxus und Wohlleben um sich greifen, umso mehr hat der Offizier die Pflicht . . ." Wer kennt sie nicht, alle die leeren Worte! Luxus und Wohlleben wurden im Offiziercorps durch Wilhelm den Zweiten großgezogen.

Wilhelm der Zweite hat — wenn auch nur „mit dem Munde" — unsre Flotte geschaffen, leider, denn sie war der ureigenste Grund des Krieges und unsrer Niederlage. Ohne unsre Flotte hätte sich Großbritannien niemals unsern Feinden gesellt. Aber was tat nun Wilhelm der Zweite im Kriege für die Flotte? Er erschien oft in Kiel und Wilhelmshaven und hielt Ansprachen. Nach der Schlacht vor dem Skagerrak sagte er, am fünften Juni an Bord des Flotten-Flaggschiffs in Wilhelmshaven, zu der Abordnung der Mannschaften sämtlicher Schiffe: „Die englische Flotte wurde geschlagen. Der erste gewaltige Hammerschlag wurde getan, der Nimbus der englischen Weltherrschaft ist geschwunden. Ein neues Kapitel der Weltgeschichte ist von euch aufgeschlagen. Der Herr der Heerscharen hat eure Arme gestählt, hat euch die Augen klar gehalten. Kinder, was Ihr getan habt, das habt Ihr getan für unser Vaterland, damit es in alle Zukunft auf allen Meeren freie Bahn habe für seine Arbeit und seine Tatkraft . . ." Ein sehr loyaler, äußerst königstreuer alter Seeoffizier, der die Schlacht mitgemacht hatte und bei der Rede anwesend war, sprach bald darauf die folgenden Worte: „Wir lagen mit unsern arg zusammengeschossenen Schiffen am Bollwerk. Die vielen Toten und Verwundeten wurden an Land geschafft. An den Kais standen die schwarz gekleideten Angehörigen, Frauen und Kinder weinten herzzerbrechend. Uns war garnicht siegestrunken zu Mut. Wir wußten, daß dies die erste und die letzte Schlacht gewesen war, die wir schlagen konnten. Unerhörtes Glück hatten wir gehabt, undenkbar, daß es noch einmal so gut für uns abgehen würde. Da kam der Kaiser an Bord, sehr aufgekratzt, übersät mit Orden, umgeben von seinem großen Gefolge, das lachend gnädigst rechts und links Händedrücke und Glückwünsche austeilte. Die bom-

bastische Ansprache des Kaisers, der ganze Zauber war mir so widerwärtig, daß ich mich schüttelte. Ich ziehe die Uniform aus, sobald es möglich ist."

So also war die Wirkung „kaiserlichen" Gebarens! Ueberall verscherzte sich Wilhelm die Sympathien; von Keinem, der sich ein bißchen Rückgrat bewahrt hatte, konnte er geachtet werden.

In einem norwegischen Hafen wars. Wilhelm kehrte an Bord zurück. Wir Offiziere standen am Fallreep zur Begrüßung. Wilhelm stieg „high spirits" die Treppe herauf. Er schwankte ein wenig. Wir konnten ein despektierliches Lächeln nicht unterdrücken. Wilhelm bemerkte es und rief, mit einer drastischen Handbewegung: „Was, Ihr verf . . . Kerls, wollt Ihr euern Obersten Kriegsherrn auslachen? Ich werde euch . . . "

Ein Kreuzer hielt Schießübungen ab. Wilhelm an Bord. Heiterer Sonnenschein, warmes schönes Wetter. Wilhelm war in bester Laune. Hier und dort, wie er das bei solchen Gelegenheiten liebte, teilte er mit seiner starken rechten Hand Schläge aus an — Bevorzugte, ulkte überall herum. Sein Leibmedicus, der Generalarzt . . . stand auf der rechten Seite der Kommandobrücke, am hintern Geländer. Dem alten Herrn war das lange Stehen wohl beschwerlich. Traumverloren schaute er, hintenüber gelehnt, aufs glitzernde Meer, in den blauen Himmel und ließ sich wohlig von der warmen Sonne bescheinen. Da sprang Wilhelm auf ihn zu, griff ihm mit der rechten Hand zwischen beide . . . und rief ihm einige Worte zu, die ich, weil ich einige Schritte entfernt stand, nicht genau hören konnte. Der arme Generalarzt taumelte vor wahnsinnigem Schmerz und krampfte sich an das Geländer, um nicht niederzusinken. Kreidebleich war er geworden. Wilhelm war anfangs in ein tolles Gelächter ausgebrochen, wandte sich aber, als er die Wirkung seines Zugriffs sah, stumm ab und ging auf die andre Seite der Brücke. Es sollte wohl ein Scherz sein, aber es war ein höchst übler Scherz und ein unanständiger, besonders zu verurteilen, weil das Signalpersonal und verschiedene Matrosen den Vorfall mitansahen.

Auf einem Schiff, mit dem Prinz Heinrich längere Zeit auf der ostasiatischen Station geweilt hatte, gab es bei der Heimkehr in Kiel Inspizierung durch Wilhelm. Es war im März und das Linoleum auf der Kommandobrücke schwitzte bei der feuchten Witterung viele dicke Tropfen aus. Wilhelm war in übermütigster Laune und riß einen Witz nach dem andern. Sein Flügeladjutant Admiral . . . stand vor ihm, mit dem Rücken zu ihm. Plötzlich sauste die rechte Hand Wilhelms mit aller Wucht auf des Admirals hintere Front

nieder, sodaß dieser sich vor Schmerzen krümmte. „Sind Sie verrückt geworden? P . . . . . Sie mir doch nicht immer auf die Stiebeln", schrie Wilhelm ihn an. Die breite große Kommandobrücke des Panzerkreuzers war voll von Offizieren, Unteroffizieren und Matrosen, die das Schauspiel grinsend mitansahen. Kann Jemand ermessen, was solch ein Gebaren Wilhelms für einen Offizier bedeutete, der mit heißer Liebe an seinem Beruf hing, der loyal seine Kräfte in den Dienst seines Obersten Kriegsherrn zu stellen bemüht war? Nur Der kanns, der sich in ähnlicher Situation befand. Der weiß, wie einem der Ekel in den Hals stieg, wie man Jenen, der einem alle Begeisterung vernichtete, hätte anspeien mögen. Mir war an dem Tage die Freude über das Wiedersehen mit der Heimat geraubt. Als wir Offiziere am Schluß der Inspizierung, bevor Wilhelm von Bord ging, zusammen mit ihm für die ‚Woche' photographiert wurden, barg ich meinen Kopf hinter den Rücken eines Kameraden — ich wollte nicht mit S. M. auf einem Bild erscheinen. Und solche Fälle waren keineswegs Ausnahmen. Wie häufig machte man sich im engern Kameradenkreis Luft mit Worten wie: „Dieser Idiot!" oder: „Den Kerl kann ja kein Mensch ernst nehmen." Und obgleich nur Eine Stimme über Wilhelm herrschte, obgleich alle ältern Seeoffiziere darin einig waren, daß er die Flotte und das ganze deutsche Volk dem Verderben zuführe, fand sich Niemand, konnte sich unter den obwaltenden Verhältnissen Niemand finden, der den Mut zur rettenden Tat aufgebracht hätte. Erst die Tragödie des viereinhalbjährigen Krieges führte zur Katharsis.

Wer mir vorwirft, ich hätte hier übertrieben, dem empfehle ich das köstliche Porträt Wilhelms des Zweiten von Johannes Fischart, das in der ‚Weltbühne' erschienen ist. Und wie ein andrer Seeoffizier — Admiral Foß — über seinen Obersten Kriegsherrn denkt, das entnehme man einigen Stichproben aus seinen ‚Enthüllungen über den Zusammenbruch'. „Wilhelm der Zweite war von vorn herein von der Ueberzeugung durchdrungen, daß ein durch Gottes Gnade an die Spitze eines Volkes gestellter Fürst Alles könne. Daraus entwickelte sich, geschürt durch eine grade bei seiner Veranlagung besonders verderbliche Vergötterung seitens seiner Umgebung eine schließlich krankhaft gewordene Eitelkeit, die dahin führte, daß er glaubte, die Fähigkeiten zu besitzen, sein eigner Kanzler und Generalstabschef sein zu können. Er duldete keine Einwendungen gegen seine Ansichten und Befehle. Wer sich zu Vorstellungen für verpflichtet hielt, wurde entfernt. So ist es gekommen, daß es schließlich keine aufrechten Männer mehr um ihn gab. Und wenn seine Verteidiger manche der Unbegreiflichkeiten seiner Handlungen

seinen Beratern zur Last legen wollen, so muß darauf erwidert werden, daß er selbst daran schuld war, wenn diese nichts taugten. Es fehlte Wilhelm an Charakter. Es ist entschieden irrig, wenn von ihm als einem pflichtgetreuen Mann gesprochen wird. Sein ganzes Tun war nur von persönlichen Launen und Neigungen bestimmt. Ueberall wollte er mitreden, auch in Sachen, von denen er schon deswegen nichts verstehen konnte, weil er sich ein Urteil nur auf Grund von Studien hätte bilden können, zu denen ihm die dazu erforderliche Zeit und der dazu nötige Fleiß fehlten. Sein Wissen war ganz oberflächlicher Art. Es gab kein Gebiet, in das er sich versenkt hätte. Weder taktisch noch strategisch kam er als Führer in Betracht, weil dazu neben andrer Begabung Nerven gehören, und die besaß er nicht. Alles trieb er in oberflächlicher, spielerischer, dilettantischer Art, ließ eine Sache fallen, die er zuerst mit Feuer aufgenommen hatte, da sie nach kurzer Zeit das Interesse für ihn verlor, oder kümmerte sich nicht mehr um sie, wenn er auf nicht ohne weiteres zu überwindende Hindernisse stieß. Seine Ueberzeugung, alles zu verstehen, ging so weit, daß er sich sogar an einem vom Reichsmarineamt ausgeschriebenen Wettbewerb betreffend den Entwurf von Plänen für den Bau zu einem Panzerkreuzer beteiligte. Natürlich fehlte ihm dazu die erforderliche technische Bildung, und so wurde ihm ein Techniker als Mitarbeiter und Handlanger zur Verfügung gestellt. Das Unglück wollte aber, daß dieser lange der Praxis entrückte Herr seiner Aufgabe ebensowenig gewachsen war, und so erklärt es sich, daß, wie bei der Prüfung festgestellt wurde, der kaiserliche Kreuzer umgefallen sein würde, wenn er ausgeführt und zu Wasser gebracht worden wäre. Wilhelm duldete keinen aufrechten Mann in seiner Umgebung. Schon seine krankhafte Eitelkeit erlaubte nicht, daß sich in seiner Nähe ein geistig hochstehender Mann sehen ließ. Er dachte nur an sich und sein Vergnügen. Ein sehr kluger und hoher Seeoffizier sagte im Sommer 1918: ‚Wehe dem Lande, an dessen Spitze ein solcher Feigling steht'!"

Genügt das? Man erkennt, daß Admiral Foß weit schärfer spricht, als ich es getan. Danach brauch' ich wohl nichts mehr von der andern Seite hierherzusetzen, von der Partei des Grafen Schulenburg, der „die liebe starke Hand unter Tränen zum letzten Mal küßte", bevor Wilhelm als Deserteur über die holländische Grenze floh.

*

Und der Prinz Heinrich? Typisch war seine ausgeprägte Vorliebe für alles Englische. Die teilte er mit seinen Geschwistern. Wilhelm der Zweite sprach an Bord des

englischen Flaggschiffs des Mittelmeergeschwaders ‚Royal Sovereign' — angetan mit der Gala-Uniform eines britischen admiral of the fleet — zu den das luncheon einnehmenden Offizieren die Worte: „Ich kann Sie versichern, daß einer der schönsten Tage meines Lebens, den ich nicht vergessen werde, solange ich lebe, jener Tag war, wo ich die Mittelmeerflotte inspizierte, an Bord des Admiralsflaggschiffs stieg und meine Flagge zum ersten Mal gehißt wurde. Ich möchte meinen Gefühlen und den Gefühlen meiner Seeoffiziere Ausdruck geben . . . und trinke auf das Wohl der britischen Flotte, ihrer Admirale und Offiziere."

Heinrich fühlte sich am wohlsten, wenn er auf der Pall Mall oder Picadilly lustwandeln konnte, oder im Frack Gast englischer Klubs war. Am liebsten sprach er nur englisch. Für den Dienst schwärmte er lediglich im allerersten Anfang einer neuen Betätigung, etwa wenn er zum ersten Mal als Kommandant oder als Admiral ausfuhr. Ausdauer besaß er auf keinem Gebiet, bei keiner Beschäftigung. Nicht einmal im Sport. Er saß gern am Ruder in seiner Yacht, wenn frische Brise unter blauem Himmel wehte. Gabs Regen oder eine Flaute, so verließ er bald den Posten als helmsman. Die meiste Zeit verbrachte er mit Dösen. „Lesen verdummt", sagte er mir mal. Das Spiel mit seinen Dackeln tröstete ihn über manche Stunde weg, wo seine Begleitung keinerlei Amüsement für ihn ausfindig zu machen wußte. Unterhaltung schaffen: das war stets unsre größte Sorge, wenn sich der Prinz an Bord befand. Ueberaus launisch war er; das hatte er von seinem Vater geerbt. Ich habe reichlich unter diesen Launen gelitten. Längere Zeit hatte ich „die Ehre", mit ihm auf einem Schiff zusammen zu sein. Bei seiner Launenhaftigkeit passierte es oft, daß man heut im schönsten Tee, morgen im tiefsten schwarzen Kaffee war. Wegen einer Lappalie. Ein Erlebnis. Am siebzehnten Dezember 1899, vormittags zehn Uhr, ging der Panzerkreuzer ‚Deutschland' auf der Paknam-Reede — vor Bangkok — zu Anker. Eine königlich siamesische Yacht kam zur Begrüßung heran, auf der sich allerhand Prinzen samt Gefolge befanden, in goldstrotzenden Uniformen mit preußischen Orden angetan — Roter Adler- und Kronen-Orden Erster Klasse darunter. Heinrich lehnte am Fallreep; ich stand neben ihm und machte meine Glossen über die recht exotisch aussehenden Leutchen, die unten auf dem Deck des Fahrzeugs mit der weißen Elefanten-Flagge standen. „Erinnert mich an den Empfang eines Südsee-Häuptlings", sagte ich und erzählte, daß dieser Herr in einer Uniform, die sicherlich aus einem Trödlerladen des berliner Mühlendamms stammte, an Bord gekommen wäre. mit seinen Lackstiefeln in der Hand, die er

sich, weil sie ihn drückten, auf der Fahrt im Boot ausgezogen hatte. Königliche Ehren mußten der Vorschrift entsprechend dem braunen Häuptling erwiesen werden; die Mannschaft stand in Paradestellung, auch Salut erhielt er, als er, ein wenig voll des guten deutschen Schaumweins, das Schiff verließ. Während ich so harmlos schwatzte, und meine Gedanken in den Kokoswäldern der Südsee und bei lieblichen Samoanerinnen lustwandelten, hatte ich nicht bemerkt, daß der Prinz in höchster Erregung zurückgetreten war. „Nun hören Sie aber auf, Herr!", so wurde ich unsanft in meiner Erzählung unterbrochen. „Hüten Sie Ihre Zunge! Sie scheinen mir nicht das geringste dynastische Gefühl zu haben." Sprachs und ging mit stark auftrampsenden Schritten nach achtern, mich verdutzt am Fallreep stehen lassend. Bis der „hohe Herr" verschmerzt hatte, daß ich jedes dynastischen Gefühls bar sei, verging eine geraume Zeit.

Auch der Prinz war im Seeoffiziercorps nicht beliebt. Man wußte, daß er dienstlich nichts leiste, bei einem Kriege niemals als Führer der Flotte in Betracht kommen würde. Und dennoch schluckte er die Ehren und manches Andre, was mit dem Posten als Chef der Hochseeflotte in Verbindung stand. Bei Ausbruch des Krieges war er „Generalinspekteur der Marine". Diese Stellung war eigens für ihn geschaffen worden. Tatsächlich bedeutete sie nichts. Der Prinz war eben kalt gestellt. „Verabschieden" konnte man ihn doch nicht; das hätte im übrigen eigentlich schon, wäre er ohne Konnexionen gewesen und mit dem Maß andrer Sterblicher gemessen worden, viel früher geschehen müssen. Gut also, daß Heinrich während des Krieges seiner Leidenschaft, im Auto zu sitzen, frönen konnte. Erfreulich selten fühlte er seemännischen Tatendrang. Kams dazu, so fuhr er mit ein paar alten Kähnen, die man ihm zu seiner Verfügung gelassen hatte, oder um die er den Flottenchef bitten mußte, und an denen nichts verloren war, in der Ostsee umher. Einmal, zu Anfang des Krieges, gondelte er mit dem ‚Blücher' sogar bis zum Finnischen Meerbusen. Es „soll" der Feind in Sicht gekommen sein! Von einem Teilnehmer an der Fahrt hörte ich, daß die Rückkehr angetreten worden sei, als man glaubte, in die Nähe der feindlichen Minenfelder gelangt zu sein. Das war klug; es wäre noch klüger gewesen, die ganze Expedition zu unterlassen, die Kohlen zu sparen — denn welchem Zweck sollte sie dienen? Das wäre ein Rätsel geblieben, wenn nicht bald darauf der Pour le mérite am Halse Heinrichs gehangen hätte.

Eine üble Eigenschaft des Prinzen Heinrich war sein maßloser Geiz. Die hohenzollernsche Knickrigkeit ist bekannt. Man weiß, was das heißt: „pour le roi de Prusse"

zu arbeiten. Für Heinrich wars selbstverständlich, daß man ihm jeden Dienst „der Ehre wegen“ erwies, daß man nicht etwa Entgelt erwartete, auch wenn einem Kosten erwachsen waren für eine in seinem Auftrag ausgeführte Leistung. Er ist sehr reich, an Geld wie an Schlössern und Gütern. Trotzdem denkt er über das Geldmachen echt amerikanisch: „Go and make a dollar, if you can, make it honest, if you can't, make it dishonest, make a dollar anyway.“ Der Krieg hat Heinrichs Vermögen sicherlich nicht vermindert — das ist schon aus seinen Gutskäufen zu schließen. An Bord bezog er als Admiral sehr üppige Tafel- und Messe-Gelder, die er auf die hohe Kante legte, da er fast garnicht repräsentierte. Ich habe erlebt, daß er während mehrerer Monate kaum einen Offizier zur Tafel lud, hingegen sich recht oft von den Offizieren bewirten ließ.

Wenn man sich heute erinnert, wie viele hohe Gehälter an Fürstlichkeiten und Prinzen für ihre angeblichen militärischen Dienste vom Fiskus gezahlt worden sind, dann weiß man nicht, ob man weinen oder lachen soll. Heinrich, beispielsweise, erhielt ein Gehalt als Admiral sowie Tafel- und Messe-Gelder dafür, daß ihm die deutschen Steuerzahler einen Panzerkreuzer zur Verfügung stellten, mit dem er eine zweijährige Vergnügungsreise nach Ostasien unternahm. Dienst getan, dem Dienst irgendwie genützt hat Heinrich zu keiner Zeit. Das wird er wohl selber eingestehen. Das ganze Schiff, die ‚Deutschland‘, war nur dazu da, dem Prinzen als Hotel zu dienen, ihn von einem zum andern Hafen zu fahren. Aehnlich wars während der ganzen „Dienstzeit“ des Prinzen. Ihm kam nie der Gedanke, daß der Anstand geboten hätte, auf Gehalt und Repräsentationsgelder zu verzichten, oder diese wenigstens restlos für den Zweck zu verausgaben, für den sie gezahlt wurden. Dazu hatte er eine zu praktische wirtschaftliche Lebensauffassung. Eine Erinnerung. Ich hatte ein Buch über das deutsche Seglerwesen geschrieben, worin ich aussprach, daß der deutsche Yachtsport nicht in die Höhe kommen könne, solange unsre hohen Herrschaften ihre Yachten in England bauen ließen. Die Herren, die doch dazu imstande wären, müßten einmal das Risiko übernehmen, eine größere Yacht auf einer deutschen Werft in Bestellung zu geben. Heinrich hatte das Buch gelesen. Am siebzehnten Oktober 1898 sprach er zu mir auf einer Reitpartie in Tsingtau etwa folgende Worte: „Sie haben da was Schönes geschrieben. So malt sich die Sache in Ihrem Kopf. Eine Yacht in Deutschland bauen zu lassen — ich denke nicht daran, so dumm zu sein.“ Ich versuchte, ihm auseinanderzusetzen, daß wenig Aussicht auf die Fortentwickelung des Segelsports bei uns bestünde, wenn er es nicht täte, wenn

er nicht mit gutem Beispiel voranginge. Da wurde er unwillig. „Ich bin Familienvater und habe nicht so viel Geld übrig, um mir dergleichen Späße leisten zu können.“ Ich war in Ungnaden entlassen. Sein damaliger Adjutant Korvettenkapitän Hintze, später Admiral von Hintze, Flügeladjutant des Kaisers, Staatssekretär und Exzellenz, der während des Gesprächs auf der andern Seite des Prinzen geritten war, sagte mir später: „Sie sind dumm und bleiben dumm. Sie müssen doch Seiner Königlichen Hoheit nach dem Munde reden.“ Ich antwortete: „Geschmackssache.“

Heinrich verstand in Ostasien ausgezeichnet, auf Kosten andrer Leute zu leben. Einen Vorwurf kann man ihm daraus kaum machen. Die deutschen Kaufleute rechneten sichs zur Ehre an, ihn beherbergen, ihn bewirten zu dürfen. So wohnte er mit seiner Frau Irene, die ihm bald nach seiner Abreise von der Heimat nachgefolgt war, Monate lang am Lande in den Bungalows der Herren, war — auf deren Rechnung — recht gastfreundlich, ritt beim Polospiel ihre Ponys, die er rasch ruinierte, da er zu stark auf der Vorderhand lag, und nahm gern kostbare Andenken an die schöne Zeit von ihnen an. Von Bangkok an, wo er sich vom König Chulalongkorn eine schier fabelhafte Menge von Geschenken verehren ließ, stand das Batteriedeck der ‚Deutschland‘ voll der zahllosen Kisten, die alle die Schätze enthielten. Wir waren der reinste Transportdampfer für Heinrichs Gepäck. In ostasiatischen Kreisen war man nach seinem zweijährigen Aufenthalt an der chinesischen Küste — nach Japan wurde dem Prinzen nicht gestattet zu gehen! — recht mißgestimmt. Anfangs war der Eindruck, den Heinrich machte, nicht schlecht gewesen. Wenn für Amüsement ausgiebig gesorgt war, wenn jeder Tag eine neue Unterhaltung brachte, war der Prinz bei guter Laune. Er ist unersättlich, und so geht auch der reichlichste Vergnügungsstoff schließlich zur Neige. Dann wird der Prinz ungemütlich, begeht Taktlosigkeiten, wird grob. Bei Dinners, zum Beispiel, steckt er sich, wenn ihm seine Tischnachbarin nicht zusagt, eine Zigarette an und dreht ihr den Rücken zu. Die ostasiatischen Gastgeber hatten mindestens auf einen roten Piepmatz gehofft. Damit war es nichts. Heinrich vergab keine Orden. So war die Enttäuschung groß und allgemein.

Am fünfzehnten Mai 1897 brachte der Aviso ‚Greif‘ den Prinzen von der Manöverflotte, auf der er als zweiter Admiral an Bord des ‚Königs Wilhelm‘ gewesen, und die vor Helgoland zu Anker gegangen war, nach Hamburg. Die Woche über war geübt worden. Der Prinz war furchtbar angelangweilt und brauchte eine Zerstreuung. So wurde der Aviso für ihn bereit gestellt. Am Nachmittag warfen wir

Anker vor Sankt Pauli. Heinrich ging im Bürgersrock an Land, entschlüpfte seinem Adjutanten, dem Grafen Spee, und am nächsten Tage fand er sich kurz vor dem Abreisetermin wieder an Bord ein, mit sich einen Bären führend, den er bei Hagenbeck gekauft hatte. Der Bär riß, sobald er aus seinem Käfig befreit war, zu Heinrichs größtem Gaudium verschiedenen Matrosen die Beinkleider kaputt und vollführte allerhand andre, bösere Streiche. Zum Mittagsmahl saßen wir in der Messe. Der Eßtisch stand grade unter dem Skylight, das nach Deck führte. Es war warm, und die Fenster waren geöffnet, hochgestellt. Plötzlich zeigte sich in dem einen Fensterluk ein dunkles Etwas, man hörte ein Brummen, und über den weißgedeckten Tisch, in unsre Suppenteller hinein, ergoß sich eine braune Sauce. Sie kam von Meister Petz, der uns „in die Suppe gespuckt" hatte. Der Prinz, der durch das andere Fenster guckte, schüttelte sich vor Lachen, als er unsre Gesichter sah.

Dieser Bär hat später noch viel Unheil angerichtet, viel Aerger bereitet. Er wanderte mit dem Prinzen auf mehreren Schiffen mit, war Grund zu manchem Skandal, der aber natürlich stets unterdrückt werden mußte. Ich war Navigationsoffizier und kam einst, als nachts im Geschwader abgeblendet gefahren wurde, in das Kartenhaus auf der Kommandobrücke, und wollte mich dort auf das Sopha setzen, um einen Blick auf die Karte zu tun. Es mißlang. Ein lautes Brummen, und der Bär schlug seine Tatzen um mich. Er hatte sich dort niedergelassen. Ich gestehe, daß ich einen ziemlichen Schreck bekam. Wütend gab ich den Befehl, die Bestie von der Brücke zu bringen. Heinrich hörte das, war sehr indigniert, daß man seinen Liebling von der warmen Lagerstätte vertrieb, widersprach aber nicht, denn meine dienstliche Tätigkeit war im Kartenhaus dringend nötig. Ich freilich war wieder für einige Zeit bei ihm im schwärzesten Kaffee.

Als Erster Offizier ist man die Scheuerfrau des Schiffs: man setzt seinen Stolz darein, daß das Deck immer blendend rein ist. Den Dackeln Heinrichs war diese Sauberkeit unsympathisch. Ueberall gaben sie ihre Visitenkarten ab. Wehe, wenn man sie daran hinderte! Dann bekam man es mit dem Prinzen zu tun. „Haben sie nicht eine famose Verdauung?", fragte Heinrich mich einst, als die „lieben Tierchen" wieder einmal mein schneeweißes Deck verunreinigt hatten.

Wachs war Heinrich in den Händen Wilhelms, den er anbetete. Als der Prinz im Herbst 1897 seine Ausfahrt nach Ostasien antrat, sprach Wilhelm beim Abschied in Kiel die Worte: „Sollte aber Jemand unternehmen, uns in unserm guten Recht zu kränken, dann fahre drein mit gepanzerter

Faust! Und so Gott will, flicht Dir Lorbeer um Deine junge Stirn, den Niemand im ganzen Deutschen Reich Dir neiden wird." (Die gepanzerte Faust, der Panzerkreuzer ‚Deutschland', ein ganz alter Kasten, über den sich die Engländer weidlich lustig machten, wurde in der englischen Uebersetzung „the mailed fist" weltberühmt.) Der Prinz antwortete: „Ich gehe hinaus, um den Völkern das Evangelium von Eurer Majestät geheiligter Person zu bringen!" Diese Antwort war dem Prinzen selbstverständlich vom Kaiser vorgeschrieben, aber sie entspricht auch völlig dem, was Heinrich fühlte. Trotz der Anbetung wurde er von Wilhelm mit Verachtung behandelt. Das hat Heinrich nicht gehindert, seinem Bruder mit abgöttischer Liebe weiter anzuhangen. Am ersten Dezember 1918 gab er einen Erlaß an alle Familienmitglieder heraus, worin sich die Sätze finden: „Als Senior der zurzeit in Preußen und dem Reiche wohnhaften Mitglieder des Preußischen Königshauses erkläre ich hiermit, daß trotz der Neuordnung im Reiche und in Preußen, welche ich unter dem Druck der Verhältnisse anzuerkennen gezwungen bin, ich bestrebt sein werde, einer geordneten gesetz- und verfassungsmäßigen Regierung zur Erlangung erträglicher Verhältnisse zu helfen, daß ich aber andrerseits mich persönlich bis an mein Lebensende an die Person unsres Königs als gebunden erachte, alles tun werde, was in meinen Kräften steht, um Schaden von ihm abzuwenden, ihn als mein alleiniges Familienoberhaupt restlos anerkenne. Indem ich diesen meinen Standpunkt allen Mitgliedern des Königlich Preußischen Hauses zur Kenntnis bringe, erhoffe ich von diesen eine gleiche Gesinnung." Hierin täuschte sich Heinrich. Am vierten Dezember bereits veröffentlichte der Korvettenkapitän Prinz Adalbert, der Sohn Wilhelms, folgende Erklärung: „Die Kundgebung des Prinzen Heinrich an alle Familienmitglieder des Hohenzollernhauses zwingt mich für meine Person zu nachstehender Erklärung: Am zwanzigsten November habe ich mich durch Telegramm an den Volksbeauftragten Ebert zur Verfügung der jetzigen Reichsregierung gestellt. Im Gegensatz zu den Ausführungen des Prinzen Heinrich sehe ich allein in dieser die Obrigkeit, die mit allen meinen Kräften zu unterstützen ich für meine vornehmste Pflicht halte."

Es wäre ungerecht, wollte ich es bei meinem Urteil über den Prinzen Heinrich bewenden lassen. Der bekannte, angeblich sozialdemokratische Schriftsteller Anton Fendrich veröffentlichte im Sommer 1916 ein Büchlein: ‚An Bord — Kriegserlebnisse'. Er berichtet über ein Gespräch, das er mit dem Prinzen Heinrich während einer Eisenbahnfahrt nach Kiel geführt hat:

Der Prinz Heinrich ist der Seefahrer in der deutschen Kaiserfamilie, und sein hart ausgemeißelter Kopf erzählt von langem, herbem Seemannsleben. Er stand auf, begrüßte mich mit schlichter Natürlichkeit und bat mich nach einigen freundlichen Worten über meine Bücher, Platz zu nehmen. Zwischen dem Bruder des Kaisers, der beim Volk immer als ein Verweser der deutschen Flotte gegolten hat, und dem Chef des Admiralstabes war ich nun wirklich mit allem, was mir auf der Seele brannte, vor die rechte Schmiede gekommen.

„Sie wollen also unsre Schiffe sehen?" fragte der Prinz freundlich und nahm sich eine Zigarette.

Der Admiralstabschef fuhr fröhlich blinzelnd mit einem kleinen Flankenangriff auf mich dazwischen:

„Herr Fendrich hat in Berlin die Befürchtung ausgesprochen, er werde bei uns vielleicht nicht soviel erleben, wie an der Ost- und Westfront. Ich habe ihn schon getröstet, der Schützengraben an der Waterkant sei nicht so erlebnisarm, wie das im Land vielleicht den Anschein habe."

„Ja, sehen Sie", begann der Prinz, „das ist ja nun einmal so hier oben. Kein Mensch weiß, was bei der Marine gearbeitet wird. Niemand ahnt, was die Technik alles zu leisten hat, um überall nachzukommen. Und sie leistet es. Es ist ganz großartig. Aber alles das geht in der Stille vor sich. Wir sind immer bereit; aber — sie kommen ja nicht!"

„Sie!"

Das Wort bedurfte keiner Erläuterung. In dem Seemannsgesicht des Prinzen, in das der Sturm und unsre Zeit große Runen geschrieben haben, flammte es auf, und der Großadmiral sagte einfach, würdig und fest: „Dieses Volk hat den Krieg mit uns angefangen aus Geschäftsneid!"

Das klang wie ein Bekenntnis und wie eine Erkenntnis.

Ich schwieg. Der Bruder des Kaisers blieb gleichfalls stumm. Auch der Admiralstabschef unterbrach die beredte Stille nicht. In des Prinzen Kopf, darin sich das Denken alter Fürstengeschlechter paart mit dem neuen Geist der die Elemente überwindenden Technik — (es ist einem Sozialdemokraten, der die Wesenszüge in den Köpfen echter rechter Volksführer liebt und schon oft genug lobte, vielleicht auch erlaubt, einen Blick für die Sprache der Züge bei Männern aus alten Herrscherfamilien zu haben!) — ruhten ein paar große graue Stahlaugen, die in der Vergangenheit Bilder zu suchen schienen. Dann kam es bestimmt und trocken, etwa so, wie man eine physikalische Beobachtung von sich gibt, aus dem Munde des Großadmirals:

„Ich habe mit ihnen jahrelang gelebt und gearbeitet, Tennis gespielt und gesegelt, aber alles bei ihnen, sogar beim Spiel und Sport, ist nur die Sucht, mit allen möglichen Kniffen obenauf zu kommen. Naive Freude am Spiel kennen sie nicht; nur Selbstsucht und brutalen Egoismus!"

„Und wer nicht auch so handelt, den halten sie für dumm" — bemerkte ich dazwischen.

Der Prinz antwortete nicht, schien aber nicht andrer Ansicht zu sein. Denn er schloß das Gespräch über „sie" mit den Worten:

„Nur eines wird sie zur Vernunft bringen: brutale Kraft!"

„Man darf doch hoffen, daß es bald so weit kommt?" fragte ich.

„Sie kommen in eine interessante Zeit!" gab diesmal der Admiralstabschef bedeutungsvoll zur Antwort. Prinz Heinrich nickte dazu und spann den Faden weiter.

„Das Wunderbare dabei ist, wie famos sich alle unsre Leute bis zum Heizer in dieser ständigen Bereitschaft halten, bei der es nie zu einem rechten Ausbruch kommt.“

„Es scheint also“, bemerkte ich, „daß die Voltspannung in der deutschen Marine größer ist, als das Licht, das sie verbreitet.“

„Ja, das ist ganz der richtige Ausdruck“, gab der Prinz zurück, „wenigstens wie die Dinge vorerst liegen.“

Wenn Herr Fendrich den Prinzen näher kennen gelernt und sich dann ehrlich geäußert hätte — ich glaube, es hätte doch anders geklungen.

VII.
Die Zeppeline

Graf Zeppelin ist der größte Mann des zwanzigsten Jahrhunderts. Dieses Wort Wilhelms des Zweiten, das noch in den glücklichen Tagen des Friedens gesprochen wurde, hatte sich vielen Deutschen tief in die Seele gegraben, und so ist verständlich, daß bei Beginn des Krieges die Hoffnungen auf Erfolge unsrer Luftschiffe hoch gespannt waren; denn im militaristisch verseuchten Deutschland wurde ja alles, was der Oberste Kriegsherr als „groß“ pries, zuerst in Verbindung mit Mordinstrumenten gebracht. Jede „große“ Erfindung fand nur dann die rechte Beachtung, wenn sie für den Dienst der Landesverteidigung nutzbar gemacht werden konnte.

„Das perfide Albion ist der Hauptfeind“, so lautete die amtliche Parole; ihm den Krieg ins Land zu tragen, wurde alles aufgeboten. Schon sah man Armeen auf Flößen über die Straße Dover-Calais setzen und ersehnte mit Spannung den Beginn des Bombardements von London durch Riesengeschütze, die an der flandrischen Küste aufgestellt sein sollten. Die Herstellung der Flöße, der Guß der Monstre-Kanonen schien einige Schwierigkeiten zu bereiten. Da tauchte der grandiose Gedanke der Niederzwingung durch die Zeppeline auf. Wessen Hirn mag ihn geboren haben? Hier triumphierte bestialische Grausamkeit, gepaart mit verbrecherischer Dummheit. Von dem Gerichtshof, der teuflische Kriegstaten aburteilen soll, wird die Frage beantwortet werden müssen.

Dem Schöpfer des — wenn auch in beschränktem Ausmaß — „kriegsbrauchbaren“ Luftschiffs, dem Grafen Zeppelin, blieb es erspart, den Ausgang des Massenmordens zu erleben, im Kriege die Frucht seiner weltbewegenden Erfindung zu ernten. Im friedlichen Verkehr wäre den Zeppelinen beschieden gewesen, eine glückliche, völkerverbindende Mission

zu erfüllen; im Kriege erwarben sie sich bei unsern Gegnern und bei den Neutralen, das heißt: bei allen Kulturvölkern, einen Ruf, dessen Schmach abzuwaschen viele Jahre lang eine vergebliche Mühe sein wird.

Stand der militärische Nutzen, der durch die Offensive der Luftschiffe errungen wurde, im Verhältnis zu dem moralischen Schaden, der uns durch ihre Bombenwürfe auf friedliche Städte erwuchs? Man hat mir verübelt, daß ich öffentlich diese Frage verneint habe. Ein Stich ins Wespennest war es, daß ich die Ungeeignetheit des Hauptbaumaterials der Zeppeline — des Aluminiums, wegen seiner Brandgefahr — und die Mangelhaftigkeit der Motore — Maybach — kennzeichnete. Die schwindelerregende Dividende der beiden Gesellschaften m. b. H. erlaubte es ihnen, eine Hetze in der alldeutschen Presse gegen mich zu veranstalten, die, wäre sie journalistisch geschickter redigiert gewesen, vielleicht gewisse Bedenken gegen meine Behauptungen hätte wecken können. Die Verschwendung jedoch, die mit kostspieligen Inseraten getrieben wurde, ließ selbst in beschränkten Hirnen Zweifel aufkommen, und der Text der Anzeige vollends machte den sachlich urteilsfähigen Leser stutzig. Auszüge aus amtlichen Schreiben, die sich anerkennend über die Motore ausgesprochen hatten, sollten überzeugend wirken; aber sie stammten aus einer Zeit, die nicht in Frage kam. Tatsächlich wurde denn auch das Gegenteil erzielt, und der — gesund denkende — Laie fand sich nicht bewogen, von seiner vorgefaßten Meinung abzulassen. Die vorgefaßte Meinung — das ists, was bei den meisten solcher Fragen die Hauptrolle spielt, um derentwillen der Kluge die amerikanische Maxime befolgt: „Gib niemals Erklärungen ab — deine Freunde haben sie nicht nötig, und deine Gegner glauben dir doch nicht.“

Zu dem Streit um die militärische Brauchbarkeit der Zeppeline und ihrer Maybach-Motore zwei charakteristische Aussprüche. Der Kapitänleutnant Löwe, Kommandant des Luftschiffs ‚L 19‘, das im Februar 1916 auf der Nordsee verloren ging, hatte vor seiner letzten Fahrt über die Unbrauchbarkeit der Motore geklagt und über die Bauingenieure geäußert, sie, die nie mit den Luftschiffen an die Front zu gehn brauchten, wendeten nicht die nötige Sorgfalt auf zur Sicherung des technischen Betriebes. Und in einer Flaschenpost des sinkenden Luftschiffs, die ein norwegischer Fischer später im Skagerrak fand, heißt es: „Mit fünfzehn Mann auf der Plattform von ‚L 19‘, schwimmt die Hülle ohne Gondel. Ich versuche einen letzten Bericht zu erstatten. Drei Mal Motorenhavarie. Drei Motore versagten gleichzeitig und machten unsre Stellung schwierig. Nachmittags um ein Uhr ist

unsere letzte Stunde angebrochen. Löwe." „Drei Mal Motorenhavarie" — sagt das nicht genug?

Und die andre Seite? Einer der prominentesten Herren der Branche beschwerte sich über die Vorwürfe, die ich gegen die Konstruktion gerichtet hatte, und sagte dabei: „Wenn die Luftschiffkommandanten, sobald es wirklich einmal ernst wird, statt nach dem Kompaß zu gucken, anfangen, zu Gott zu beten, dann . . ." Genügts? Die Front beschuldigt die Industrie, daß sie ihr mangelhafte Kampfinstrumente liefere, und die Industrie schiebt der Front die Schuld zu, sobald die Luftschiffe versagen. Ich denke nicht daran, diesen Streit weiterzuführen. Aber, auf die Gefahr hin, der Parteilichkeit für meine alte Waffe beschuldigt zu werden, erkläre ich: Es mag mal hier und da ein Kommandant versagt haben. Das war gewiß eine Ausnahme. Hingegen hat die Industrie, wie ich aus eigner Erfahrung von Kriegsschiffsbauten weiß, keineswegs immer den Ansprüchen genügt, die der Seeoffizier stellen mußte. Es lag aber auch hier nicht etwa an den Personen, an den Baumeistern, an den Technikern, sondern am System. Das Reichsmarineamt schrieb die Pläne bis in die letzte Einzelheit vor, und die Privatindustrie mußte die Schiffe und Maschinen genau danach anfertigen. Dabei hätte eigne Initiative weit bessere Leistungen zustande gebracht. Man denke an die vorzüglichen Kreuzer, die die Germania- und Schichau-Werften für die russische Kriegsmarine geliefert haben, ebenso an die Torpedoboote. Von fremden Regierungen wurde der Schaffens- und Erfindungsfreudigkeit unsrer Schiff- und Maschinenbauer freier Spielraum gelassen, und der Erfolg bewies, wie richtig dieses Verfahren war.

Was ich mit meinen Angriffen bezweckte, war: in der Oeffentlichkeit klar zu stellen, daß die Leitung der Flotte, an der Spitze Tirpitz, unverantwortlich handelte, als sie unsre in mehrfacher Beziehung konstruktiv mangelhaften Zeppeline hinüber nach England sandte und damit viele Menschenleben opferte, ohne daß der militärische Nutzen es gerechtfertigt erscheinen ließ. Ueberblickt man die Reihe der Luftschiffunternehmungen und das Material, das für sie zur Verfügung stand, in qualitativer und quantitativer Hinsicht, so wird erkennbar, daß mit ungenügenden Mitteln nur wieder eine Bluff-Taktik verfolgt wurde. Da besonders am Anfang die Kräfte schwach, der Luftschiffe wenige waren, so lernte der Feind den Angriffen zu begegnen. Er schuf sich Abwehrmethoden, deren Stärke sich bei jedem Ueberfall als mehr gewachsen erwies. So war es kein Wunder, daß die Verluste unsrer Luftschifflotte sich stetig steigerten. Ohne an den Feind gelangt zu sein, also sicherlich infolge technischer Unvollkommenheit gingen, soweit ich es zu ermitteln vermochte,

allein bis zum Sommer 1916 26 Luftschiffe verloren — tatsächlich kann danach die Zahl erheblich höher gewesen sein. Sie verbrannten; und zwar die Hälfte von ihnen in den Hallen! Der Verlust der gleichen Anzahl von Luftschiffen ist bis zu dem genannten Datum auf das Versagen der Motore zurückzuführen. Greift man das Jahr 1916 heraus, so gestand selbst der Admiralstab folgende Verluste ein: am zweiten Februar ‚L 19' verloren in der Nordsee; am ersten April ‚L 15' verloren vor der Themse, Besatzung gefangen genommen; am vierten Mai ‚L 7' verloren in der Nordsee, abgeschossen von feindlichen Streitkräften; am fünften Mai ‚L 20' verloren bei Stavanger, gescheitert; am zweiten September ‚L 21' verloren nahe Enfield, abgeschossen; am vierundzwanzigsten September ‚L 32' und ‚L 33' abgeschossen über London; am zweiten Oktober ‚L ?' abgeschossen über London; am siebenundzwanzigsten November zwei ‚L'-Schiffe abgeschossen über Mittelengland. Im Jahre 1917 mehrten sich dann die Verluste stark. Bei einer Unternehmung in der Nacht zum zwanzigsten Oktober gingen gleich vier Schiffe auf einmal verloren. Nun endlich erkannte die Flottenleitung die Zwecklosigkeit der Angriffe und der Opferung von Personal und Material, und die Fahrten über englischem Boden wurden eingestellt.

Unbegreiflich bleibt, daß die verantwortliche Stelle es so lange mit ihrem Gewissen vereinen konnte, diese barbarische Kriegführungsmethode anzuwenden. Es mag vielleicht angeführt werden, daß es die Pflicht der Obersten Heeresleitung war, jedes Mittel zu benutzen, das ihr geeignet schien, den Willen zum Weiterkämpfen beim Gegner zu brechen, nach dem Grundsatz des Lord Fisher: „Der Krieg ist keine Tee-Gesellschaft. Im Kriege darf nur rohe Gewalt herrschen. Schlage sofort zu, schlage kräftig zu, schlage überall zu, wo irgend du es vermagst." Ein Lord Fisher, ein Admiral, ein Militär, mochte dergleichen aussprechen. Er tat es im übrigen auf einer der Haager Friedenskonferenzen, und nur, um vor den Schrecknissen eines Krieges zu warnen. Eine Stelle jedoch, die für die gesamte Kriegführung verantwortlich war, mußte sowohl die politischen Folgen im Auge behalten wie sich vorher darüber klar sein, ob die zu Gebote stehenden Mittel auch Erfolg haben würden. Aehnlich wie bei der Erklärung des U-Boot-Handelskrieges ist sie sich der Folgen ihrer Entschließung nicht bewußt gewesen, hat sie sich in grotesker Ueberschätzung der eignen Angriffswaffen und Unterschätzung des feindlichen Abwehrvermögens in ein Unternehmen gestürzt, das nur mit einem Fiasko enden konnte.

VIII.
Tirpitz

Für den Deutschen war früher der Gedanke an seine Flotte unzertrennlich von dem an Tirpitz. So wars auch noch im Kriege. In Tirpitz verkörperte sich dem Volksglauben die Kriegsmarine. Alle Heldentaten unsrer Flottenmannschaften wurden auf sein Konto geschrieben. Auf ihn setzte man unbedingtes Vertrauen. Verdiente er es?

Ich habe mich schon manche Jahre vor dem Kriege bemüht, die Tätigkeit des Herrn v. Tirpitz, die meiner Ansicht nach unsern Interessen nicht dienlich war, vor der Oeffentlichkeit ins rechte Licht zu rücken. Als ich einmal starke Angriffe gegen den Staatssekretär gerichtet hatte, schrieb mir der Admiral v. Bendemann, der Chef der Nordseestation gewesen war, am achten November 1909: „Sie haben ganz recht, wenn Sie sagen, Sie seien sicher, mit Ihrem Notschrei jedem objektiv denkenden Seeoffizier aus der Seele gesprochen zu haben." Ein andrer Admiral überschätzte in einem Brief vom vierten Dezember 1912 die Macht meiner Feder über die Geschicke des Herrn v. Tirpitz mit folgenden Worten: „Wenn Sie Den hinausbeförderten, täten Sie der Kaiserlichen Marine einen unschätzbaren Dienst." Dieser Art liegen in meiner Schublade noch manche Aeußerungen von Seeoffizieren, die unzweideutig Tirpitzens unheilvolles Wirken bekunden. Es darf ohne Uebertreibung ausgesprochen werden, daß Tirpitz sich in Marineoffizierskreisen, mit Ausnahme weniger Herren, die ihm persönlich zu Dank verpflichtet waren, keiner Sympathien erfreute. Man kannte seinen krassen Egoismus, seine Herrschsucht und Ueberhebung, seinen Mangel an Verständnis für die Bedürfnisse der Front, seine Rückgratlosigkeit gegenüber dem Büreaukratismus, wie er im Reichsmarineamt Orgien feierte, sein Versagen bei neu auftauchenden schiffbaulichen und artilleristischen Problemen und — seine Unaufrichtigkeit. Ueber diese war man auch außerhalb der Kaiserlichen Marine nicht im Unklaren. Reichstagsabgeordnete können ein Lied davon singen. Und nicht sie allein. Der General Keim schrieb mir einst, am elften April 1910: „Ich kenne ja Tirpitz seit 1892 und stimme Eugen Richter in der Kennzeichnung ‚mit Vorsicht zu genießen' durchaus bei."

Wie kams, daß Tirpitz die höchste Sprosse in der Kaiserlichen Marine erklomm? Waren es seine Qualitäten oder Konnexionen, wars Schicksalsfügung, Zufall? Der junge Korvettenkapitän Tirpitz hatte 1884 die Blicke auf sich gezogen, als er, begeisterter Anhänger der damals grade aufkommenden Torpedowaffe, dem Reichstag eine Denkschrift über die Schaffung einer Torpedobootsflotte vorlegte. Darin

finden sich folgende Sätze: „Je früher die Zahl von 115 Booten erreicht ist, umso ruhiger werden wir dem Erscheinen feindlicher Geschwader vor unsern Häfen entgegensehen können, umso länger werden wir, wenn wir die hohe See nicht halten können, offene Häfen haben. Es gibt keine Gefahr, die den Schiffen verderblicher und ihrer Besatzung empfindlicher ist als die durch die unterseeischen Kampfmittel. Bei einem Risiko von wenigen Mann in einem verhältnismäßig billigen und rasch herzustellenden kleinen Boot ist die Möglichkeit gegeben, kolossale Schiffe durch einen einzigen Torpedotreffer zum Sinken zu bringen. Zahlreichen und gut geleiteten Torpedobooten gegenüber wird die Durchführung einer Blockade nur schwer möglich sein. Die Torpedoboote sind die Waffe, die dem auf der hohen See Schwachen besonders zugute kommt." Tirpitz glaubte damals, daß Torpedoboote genügten, den Feind von unsern Küsten fern zu halten; später war er der Ansicht, daß Unterseeboote ohne Hochseeflotte keine Daseinsberechtigung hätten! Die Torpedoboote betrogen seine Hoffnungen. So kann man es verstehen, daß er, als das U-Boot auftauchte, sich nicht einen abermaligen Versager leisten wollte und sich zurückhielt. Voraussicht hat er allerdings nicht bewiesen. Liebe zur Sache fehlte ihm, und aus ihr ergab sich die Unkenntnis des Materials, das an andern Orten vorhanden war, Unkenntnis der Fortschritte, die die Waffe machte in England, Frankreich und Nordamerika. Als das Luftschiff aus dem Versuchsstadium hinaus gelangte, interessierte sich Tirpitz stark dafür. Es wurde kein Blut und Gut gespart, wie beim Unterseeboot. Stets hat sich Tirpitz gerühmt, daß wir die andern Nationen im Unterseebootsbau haben vorangehen lassen, um nicht Menschenleben und Material einzubüßen. Tirpitz hatte also auf dem U-Boot-Gebiet — nennen wirs: Pech. Er versagte grade da, wo er es nicht hätte tun sollen: beim U-Boot — während er da Energie zeigte, wo es weniger angebracht war: beim Torpedoboot und beim Luftschiff.

Im Kleinen war Tirpitz vielfach groß. In dieser Beziehung hatte er etwas vom preußischen Feldwebel. Eine Erinnerung. Es war im Sommer 1889. Wilhelm der Zweite wollte seiner Großmutter, der Königin Victoria, vor Osbourne house auf der Insel Wight in einer Parade die deutschen Schiffsbesatzungen vorführen. Der Kapitän zur See Tirpitz war als Kommandant des Panzerschiffs ‚Preußen' Chef des gesamten Landungscorps des Geschwaders. Ich war als Adjutant beim Stab kommandiert. Unsre Matrosen mußten vorher in Wilhelmshaven tüchtig Parademarsch exerzieren. Tirpitz war unermüdlich im Studium des Infanterieexerzierreglements, das die Marine übernommen hatte. Das Regle-

ment paßte nicht ganz auf die Marineverhältnisse. „Zwei Pferdelängen soll der Adjutant hinter dem Kommandeur halten“, so stand da. Lange überlegte er, wie die Lösung gefunden werden sollte. Pferde hatten wir nicht, Berittene gabs also nicht. Kein Vorschlag sagte ihm zu. Endlich nach langen Debatten erlaubte er mir, für „zwei Pferdelängen“ die Weisung „sechs Schritte“ an die Unterführer zu geben.

1897 stand ein Glücksstern über Tirpitz. Der allzu ehrliche Admiral Hollmann hatte als Staatssekretär abgewirtschaftet. Er verstand es nicht, die Reichstagsabgeordneten von der Notwendigkeit einer starken Flotte zu überzeugen. Und das wünschte doch sein Brotherr, Wilhelm der Zweite. Tirpitz weilte an der chinesischen Küste und legte dort den geistigen Grundstein zu unserm ostasiatischen Flottenstützpunkt: Kiautschous Pachtvertrag — unseligen Angedenkens. Da, wer vermag hinter die Kulissen des Marinekabinetts zu schauen, das, von jenem geschmeidigen Hofmann, dem Admiral v. Senden-Bibran beherrscht, gar zu oft Personalfragen in einer Form erledigte, die das basse Erstaunen des gesamten Seeoffiziercorps hervorrief — da, ein Chiffretelegramm, und der junge Kontreadmiral Tirpitz stieg, in der Tasche die Designierung für den Posten des Staatssekretärs, auf den Dampfer der Pacific mail Steamship Co. und schiffte über den Stillen Ozean der Heimat zu. In Berlin angelangt, bezog er die Dienstwohnung der alten Admiralität am Leipziger Platz, und im April 1898 lag schon der Ertrag seiner Denkarbeit vor den Volksvertretern, das erste Flottengesetz, das „bescheiden“ 17 Linienschiffe, 12 und 24 kleine Kreuzer forderte. Dank reger Propagandatätigkeit in Stadt und Land durch den Flottenverein und den Alldeutschen Verband, durch Ueberflutung der Tagesblätter und Wochenschriften mit Werbeartikeln aus dem Nachrichtenbureau Patent Tirpitz, dank endlich dem jugendlichen Admiral, der für Jeden ein freundliches Wort, für Jeden ein Versprechen hatte, landete das Gesetz im sichern Hafen. Das heiße Eisen wurde rasch erneut zur roten Hochglut gebracht, und so sah das Jahr 1900 bereits die Verdoppelung des ersten Flottengesetzes. Tirpitz trug freudestrahlend 38 Linienschiffe und andres mehr heim. Aber unersättlich, gepackt von Zahlenwut, braute Tirpitz neue Zaubertränklein für die Besonnenen, die warnend ihre Finger erhoben, gegen zu hitzigen Schiffsbau protestierten. Fast schien es zuweilen, als ob ihn der Uebereifer vom sichern Gestade am Leipziger Platz fortschwemmen wollte. Von links und von rechts, von Eugen Richter und von Doktor Oertel dräute Gefahr. Beide warfen ihm Mangel an Wahrheitsliebe vor. Eugen Richter sprach am siebenten Februar 1908 die Worte: „Ich habe hier wohl hundert Minister kommen und

gehen sehen, aber noch keinen, dessen Erklärungen und Mitteilungen man so wenig Vertrauen schenken könnte wie Herrn Tirpitz. Ich kann mich daher nicht anders resümieren als: der Erlaß enthält das Eingeständnis eines Mangels an Offenheit, dem wir leider bei Tirpitz hier nicht zum ersten Mal begegnen, und nach diesen Erfahrungen können wir Ausführungen, Berechnungen des Herrn Tirpitz nicht dieselbe Glaubwürdigkeit in Zukunft entgegenbringen, wie wir andern Ministern gegenüber gewohnt sind, und wie wir es auch stets seinen Vorgängern gegenüber getan haben." Nach dieser Warnung hätte man annehmen sollen, daß die Abgeordneten sich einiger Zurückhaltung gegen Tirpitz befleißigen würden. Weit gefehlt. Immer wieder ließen sie sich betören. Ein wahrhaft trauriges Schaustück hat der Reichstag in allen den Jahren abgegeben. Dergleichen haben sich wohl in keinem andern Lande je Volksvertreter bieten lassen.

Und dennoch gabs keine Partei, in deren Reihen sich nicht Klarsichtige gefunden hätten. Aber sie wurden, obgleich die Mehrheit von keinerlei freundschaftlichen Gefühlen für Tirpitz und seine Schiffbaupolitik beseelt war, von den Wortführern niedergestimmt. Die Konservativen hatten verständlicher und verständiger Weise im tiefsten Herzensgrund eine ausgesprochene Antipathie gegen alles, was Flotte hieß; nicht so sehr weit entfernt stand das Zentrum. Die Fortschrittler waren anfangs, solange Richter noch das Zepter schwang, ausgesprochene Gegner — später nur noch Einzelne, wie Leonhart, Gothein und Struve —, von den Sozialdemokraten ganz zu schweigen. Aber Leute wie Erzberger, Naumann und Noske waren glühende Tirpitz-Verehrer. Noske hat ihn noch bis zu seinem Abgang im März 1916 bei jeder Gelegenheit in den Himmel gehoben. (Man lese die Verhandlungen der Budgetkommission in den Akten nach!) Nur eine Partei stand geschlossen hinter Tirpitz: die Nationalliberalen, die Geschütz- und Panzerplattenfabrikanten, deren Interessen das selbstverständlich machten. Hier war es Bassermann, den Tirpitz sich zu seinem Apostel erkor. Bassermann war es vorbehalten, in einer Flugschrift Tirpitz ein Denkmal zu setzen, bei dessen Anblick kein alldeutsches Auge trocken bleiben wird: „Tirpitz ist eine Persönlichkeit von höchstem Reiz. Edelste Männlichkeit, verbunden mit offener Gradheit des Seemanns, frei von Selbstüberhebung, die man in diesen Kreisen so oft antrifft. Klarer Verstand, der, über die Jahrzehnte kommender Entwicklung hinaus blickend, sich die dem Staatsmann so verderbliche Illusion vom Halse hält, politischer Sinn, natürliche Begabung für Politik."

Einer der wenigen klarsichtigen Abgeordneten äußerte in der Sitzung vom neunzehnten Mai 1914 bei einer Abrech-

nung mit dem Kriegsminister v. Falkenhayn: „Einen guten Rat möge der Herr Kriegsminister aus der ganzen unangenehmen Situation entnehmen: das ist die Sündenschuld, wenn man contra naturam sich auf das Gebiet diplomatisch unverstandener Redewendungen begibt, um den Anschein zu erwecken, man hätte etwas gesagt, während man eigentlich nichts sagen wollte. Herr Kriegsminister, diese Kunst der diplomatisch parlamentarischen Rede müssen Sie sich von Ihrem Kollegen von der andern Fakultät — ich meine von der Marine — weisen lassen. Ihr Herr Kollege von der andern Fakultät beherrscht, wenn es darauf ankommt, diese Kunst vorzüglich. (Lebhafte Zustimmung und Heiterkeit.) Aber das Tirpitzen will gelernt sein! Mancher lernts nie. Und das ist gut so. (Allgemeine Zustimmung und große Heiterkeit.)" Erkannt war also Tirpitz; aber Niemand fand den Mut, die Konsequenzen daraus zu ziehen. Und doch hatte es der ehemalige Deutsche Reichstag in der Hand, durch Budgetverweigerung seinen Willen gegen den unheilvollen Willen des Herrn v. Tirpitz durchzusetzen.

Noch im Februar 1914 verleiteten Tirpitzens selbstsichere Reden im Reichstag Bassermann zu der schönen Prophezeiung: „Ich bin überzeugt, die Entspannung mit England ist nur dadurch möglich geworden, daß Deutschland sich eine starke Flotte geschaffen hat. Grade diese Entspannung ist der beste Beweis dafür, wie richtig wir mit unsrer Flottenpolitik gehandelt haben." Und Herr Heckscher von der Fortschrittlichen Volkspartei spendete ihm Beifall und blies ins selbe Horn: „Weshalb ist die Einkreisungspolitik Englands gegen Deutschland aufgegeben? Das danken wir der Schaffung der deutschen Flotte."

Stand Tirpitz bei Wilhelm dem Zweiten in Gunst und Ansehen? Als ein unerschrockener hamburger Senator beim Regatta-Diner auf der Unterelbe an Bord des Lloyddampfers ‚Victoria Luise' dem Kaiser eine Anspielung machte, daß Tirpitzens Flottenpolitik unser Verhältnis zu England schädige, da erhielt er die Antwort: „Ich brauche den Mann, ich kann ihn nicht entbehren." Das bildete Wilhelm sich ein, zu des deutschen Volkes Schaden! Tirpitz war dem Kaiser durchaus nicht sympathisch. Ich habe des öftern erlebt, daß dieser ihn äußerst geringschätzig behandelte. Aber Tirpitzens Haut war ebenso dick wie sein Gewissen robust. Ihn focht nichts an.

Das war Tirpitz im Frieden. Und im Kriege? Da avancierte er zum Nationalheros — neben Hindenburg und Ludendorff — bei den Patridioten. Für die Andern war er ein Barnum. Dazwischen gabs allerlei Abstufungen. Friedrich Naumann, zum Beispiel, verglich ihn — das heißt: neuer-

dings, anno 1918 — mit Wallenstein. Hatt der Mitteleuropäer recht? War Tirpitz eine Wallenstein-Natur, ein Wirklichkeitsmensch, ein Tatmensch von kühner Konzeption, von stählerner Willenskraft? Gewiß nicht. Ein Wirklichkeitsmensch wäre nie vor seinen Herrscher getreten und hätte vor dem entscheidenden Wort gemeldet: „Nous sommes archiprêts", hätte nicht, wie der durch Größenwahn verblendete Marschall Leboef am sechzehnten Juli 1870, rapportiert: „Il ne manque pas un bouton de guêtre", sondern hätte gesagt: „Euer Majestät, es fehlen die Unterseeboote". Was also ist Tirpitz: ein Barnum, ein Wallenstein oder ein Mixtum aus . . .? Oldenburg, der Januschauer, offen, ehrlich, polterte in einer Versammlung des Bundes der Landwirte gegen Bethmann Hollweg: „Noch niemals hat ein Minister seinem Souverän und seinem Vaterlande so schweren und nachhaltigen Schaden zugefügt wie er." Das Sprüchlein paßt auf Tirpitz.

Die „Sünden" — ich wähle den mildesten Ausdruck — des Herrn v. Tirpitz, die Sünden, die er hauptsächlich beim Bau der Großkampfschiffe und beim U-Boot-Krieg begangen hat — diese Sünden vor Augen zu führen, ist heißes Bemühen meines Buches. Fast jeder Abschnitt legt Zeugnis dafür ab, wie verkehrt Tirpitzens Politik war, wie sehr das deutsche Volk Grund hat zu der Klage, daß diesem Mann seine Flotte anvertraut war. Als Tirpitz im März 1916 aus dem Amte schied, schrieb ich: „Das deutsche Volk wird erst nach dem Kriege in vollem Umfang ermessen, was Alles es Tirpitz verdankt." Die Zensur ließ diesen Satz unbeanstandet. Saß da ein Hinterhältiger, ein Verständnisinniger oder ein Naiver mit dem Rotstift in der Hand? Damals kamen Zuschriften: „Sie haben sich plötzlich zum Lobpreiser Tirpitzens aufgeschwungen." Das waren die Dummen. „Sie sind ein ganz Raffinierter — ich verstehe Sie schon." Das waren die Schlauen.

Heute denkt und nennt kein wacher Deutscher den Namen Tirpitz anders als mit Bekümmernis. Das Volk hat in vollem Umfang begriffen, was Alles es Tirpitz verdankt — Tirpitz, dem Torpedeur deutschen Glücks, deutscher Zufriedenheit und deutschen Wohlstands.

IX.
In der Ostsee

Welche Rolle unsre Flotte in der Ostsee gespielt hat, das ist noch nicht ganz aufgeklärt. Zu Beginn des Krieges hatte man erwartet, frischer Offensivgeist würde einige unsrer Geschwader sofort in den Finnischen Meerbusen vorstoßen

und dort die schwachen russischen Streitkräfte einschließen lassen, damit so die Ostsee rein gefegt und der Rücken für die Arbeit in der Nordsee frei gemacht wurde. Die russische Ostseeflotte verfügte ja nur über vier Linienschiffe und sechs Panzerkreuzer ältern Datums. Die vier Dreadnoughts der ‚Gangut'-Klasse waren noch nicht frontbereit.

Die Beschießung Libaus durch den kleinen Kreuzer ‚Augsburg' erfolgte bereits am zweiten August 1914. Unsre Presse wies damals auf die kurze Entfernung nach Reval und Kronstadt hin, und man las zwischen den Zeilen, daß mit einer baldigen Mattsetzung der russischen Flotte gerechnet würde. Am siebenundzwanzigsten August unternahmen dann auch leichte deutsche Streitkräfte einen Vorstoß in den Finnischen Busen. Das Resultat war der Verlust des Kreuzers ‚Magdeburg', der bei Odensholm auf eine Untiefe lief und von dem russischen Panzerkreuzer ‚Pallada' vernichtet wurde. Ein höchst bedauerlicher Vorfall. Warum eilten die andern deutschen Schiffe ihrem Kameraden in Not nicht zu Hilfe? Nebel habe geherrscht, so hieß es entschuldigend im amtlichen Bericht. Nebel mag dem besten Kommandanten gefährlich werden, sodaß er mit seinem Schiff auf eine Untiefe läuft. Aber Nebel darf nicht zur Auflösung des Verbandes führen!

Von nun an hörte man lange Zeit nichts mehr von größern Aktionen in der Ostsee. Die russische Flotte blieb in unserm Rücken intakt. Als Grund dafür, daß kein energischer Versuch gemacht wurde, sie auszuschalten, wird von den Verteidigern unsrer Kriegführung angeführt, man habe bei der Stärke der englischen Flotte auch den kleinsten Verlust auf unsrer Seite vermeiden müssen. Am fünften Mai 1915 wurde Libau von unsern Truppen besetzt. Nun konnte der Platz auch von unsrer Flotte als Stützpunkt in Gebrauch genommen werden. Den Russen gelang es in der Folge nur vereinzelt, uns schwerern Schaden zuzufügen. Am zweiten Juli 1915 hatten wir den Verlust des Minenstreuschiffs ‚Albatros' bei Gotland zu beklagen. Dieser Verlust hätte sich bei sorgfältigern Dispositionen wohl vermeiden lassen. ‚Albatros' hatte nur eine Geschwindigkeit von knapp 20 Knoten. Begleitet war das Schiff von kleinen Kreuzern wie ‚Augsburg', die 27 Knoten lief. Aus welchem Grunde wurde ‚Albatros' überhaupt ausgesandt? Konnten Minen nicht auch von schnelleren Schiffen geworfen werden? Warum waren zur Bedeckung nicht stärkere Streitkräfte aufgeboten worden? Mehrere russische Panzerkreuzer waren die Angreifer. Sie hatten 20,3-cm.- und 15-cm.-Geschütze an Bord. Die deutschen 10,5-cm.-Kanönchen vermochten naturgemäß gegen sie nichts auszurichten.

Der Vorgang bezeugt jedenfalls, daß die russische Gefahr bestand, daß wir die uneingeschränkte Beherrschung der Ostsee für uns nicht in Anspruch nehmen konnten. Ueber diesen Zustand wurde verschiedentlich von der schwedischen Regierung Klage geführt, denn unter schwedischer Flagge nach deutschen Häfen fahrende Handelsschiffe wurden von russischen Kriegsschiffen aufgebracht. So war es auch in den nächsten Jahren. Am dreizehnten Juni 1916 wurde das deutsche Hilfsschiff ‚Hermann' in der Norrköping-Bucht — südöstlich der stockholmer Schären — von vier russischen Zerstörern in Brand geschossen. In erster Linie wurde freilich unsre angebliche Herrschaft in der Ostsee durch die plötzlich auftretenden englischen Unterseeboote in Frage gestellt. Etwa ein Dutzend kamen 1915 durch den Sund und bereiteten unsrer Kauffahrteischiffahrt böse Stunden. Bei uns hörte man allerdings kaum davon; die Zensur war zu wachsam. Nur dann, wenn die Torpedierung eines Kriegsschiffs sich durchaus nicht verheimlichen ließ, gabs eine kurze amtliche Mitteilung. Von großen Schiffen lief im Jahre 1915 am fünfundzwanzigsten Januar der Kreuzer ‚Gazelle' bei Rügen einem englischen U-Boot-Torpedo in den Weg, am zweiten Juli der Panzerkreuzer ‚Prinz Adalbert' und am zweiundzwanzigsten August der Schlachtkreuzer ‚Moltke'. Amtlich wurde die Versenkung des Kreuzers ‚Undine' am siebenten November und der ‚Bremen' am siebzehnten Dezember eingestanden. Das war herb, denn es war ja stets dem deutschen Volke versichert worden, die Engländer hätten keine brauchbaren U-Boote. Daß um diese Zeit auch eine sehr erhebliche Zahl türkischer Kriegs- und Handelsschiffe im Marmarameer durch britische U-Boote, und noch dazu ganz alten Typs — der B- und C-Klasse, die aus den Jahren stammten, da wir knapp ein Versuchsboot hatten — vernichtet wurden: darüber durfte die Presse nichts melden. Unsre Handelsschiffahrt wurde in der Ostsee zuzeiten durch die britische U-Boot-Gefahr arg behindert, zuweilen fast völlig zum Stillstand gebracht. Es bleibt unter diesen Umständen unverständlich, warum die Engländer nicht mehr U-Boote einsetzten um einen durchschlagenden Erfolg herbeizuführen.

Die „Beherrschung der Ostsee durch die deutsche Flotte" wurde aber erst durch die Vorgänge im Golf von Riga in die rechte Beleuchtung gesetzt. Am dreiundzwanzigsten Oktober 1915 lautete der Heeresbericht: „An der Nordspitze von Kurland erschienen russische Schiffe, beschossen Petragge, Domnesnäs und Gipken und landeten . . ."! Und am dritten Juli 1916 kam die Nachricht, daß russische Kriegsschiffe unsre Truppen beschossen hätten. Der Heeresbericht sagt: „Unsre Küstenbatterie faßte dann die russischen Torpedo-

boote und das Linienschiff ‚Slawa' wirkungsvoll, und, von einem Fliegergeschwader angegriffen, wurde die ‚Slawa' getroffen." Früher im Frieden hatte man uns immer erzählt, die deutsche Flotte solle als starker linker und rechter Flügel der Armee angegliedert werden. Daß der Flügel gegen Frankreich dazu nicht imstande sein könnte, weil die britische Uebermacht es verhindern würde, war jedem aufgeweckten Schuljungen klar. Aber daß der Flügel gegen Rußland keinen Vorteil von der Flotte haben würde, wird schwerlich Jemand vorgesehen haben. Als im Herbst 1914 die Russen in Memel eindrangen, erschallten dorther Entrüstungsschreie, daß die Flotte, für die man so viel Geld bezahlt, auf die man so große Hoffnung gesetzt hatte, nicht als Retter erschien.

1916 und 1917 beschränkte sich unsre Flotte im allgemeinen darauf, durch Seeflugzeuge russische Funkspruchstationen auf der Insel Oesel mit Bomben zu bewerfen. Unzählige Male meldete der Admiralstab erfolgreiche Angriffe auf Papenholm und Lebara. In der Nacht zum elften November 1916 versuchten unsre Torpedoboote, in den Finnischen Meerbusen einzudringen. Dieses Unternehmen ist in der Marine unter dem Namen: „Der Kindermord von Baltisch Port" bekannt geworden. Ich hatte im ‚Berliner Tageblatt' geschrieben: „Gar zu rücksichtsloses Einsetzen von Personal rief maßlose Erbitterung hervor. Ein Admiral, der selbst sicher auf einem Kreuzer saß, jagte skrupellos ohne militärische Notwendigkeit bei einem Versuch, die Sperre von Reval zu forcieren, neun Torpedoboote auf Minen. Er machte den Torpedobootskommandanten den Vorwurf: ‚Wenn Sie sich nicht so lange mit der Rettung von Leuten aufgehalten hätten . . .'" Hierauf erschien in der Rheinisch-Westfälischen Zeitung eine längere Entgegnung, die unterzeichnet war: „Langemak, Kontreadmiral, derzeitiger Befehlshaber der Aufklärungsschiffe in der östlichen Ostsee" und folgenden Passus enthielt: „Im Ganzen sind sieben Torpedoboote auf Minen gelaufen. Die Unternehmung hat ihr ursprüngliches Ziel nicht erreicht." Ich bekenne freimütig meine Schuld. Mir war seinerzeit von verschiedenen Seiten übermittelt worden, neun Torpedoboote seien verloren gegangen. Es sind also nach Angabe des Admirals nur sieben gewesen . . .

Endlich, am dritten September 1917, meldete das W. T. B., daß deutsche Seestreitkräfte sich an der Einnahme Rigas durch unsre Truppen beteiligt hätten. Also erst das Vorgehen der Armee mußte abgewartet werden! Erhebliche Opfer kostete die Freimachung des Rigaischen Busens von russischen Seemachtmitteln, besonders von Minen. Eine große Zahl von Torpedobooten ging verloren. Hierbei war Gelegenheit, die gar zu gern geübte Vertuschungsmanie des

Admiralstabs festzunageln. „Keinerlei Verluste“ war anfangs gemeldet worden. Dann brachte der russische amtliche Bericht genaue Angaben über gesunkene Boote. Hierauf bequemte man sich bei uns, einzuräumen, daß „einige alte Torpedoboote ohne jeden Gefechtswert“ in die Luft gegangen seien. Die Lehre, die häufig nicht anerkannt wird: daß Seestreitkräfte allein nicht imstande sind, Festungen zu erobern, wurde bei Riga erneut als richtig erwiesen. Festungen, auch wenn sie von See aus bombardiert werden, sind noch längst nicht in der Hand des Angreifers. Erst Landtruppen können sie besetzen und hiermit den gewünschten Erfolg bekräftigen.

Betrachtet man die gesamte Tätigkeit unsrer Flotte in der Ostsee, so liegt kein Grund vor, sich befriedigt zu erklären. Es fehlte an einem festen Plan, an der Initiative, Maßregeln, die ergriffen werden mußten, die wesentlich zur Unterstützung der Heeresaktionen beigetragen hätten, mit Energie durchzuführen. Schuld war der Mangel an Führern und die Aengstlichkeit, Schiffsmaterial der Verteidigung in der Nordsee zu entziehen. Der Gedanke an diese Verteidigung lähmte dauernd die Flottenleitung: sie glaubte, nur Linienschiffe und Panzerkreuzer könnten die Verteidigung ausüben — und irrte. Küstenbefestigungen, U-Boote, Minen hielten die Engländer schon in respektvoller Entfernung von der Helgoländer Bucht. Ein ernstlicher Angriff auf Wilhelmshaven, auf die Weser- und Elbe-Mündung wurde schwerlich je von der britischen Flotte in Betracht gezogen. Sie erreichte auch ohne das ihre Ziele. Sie hatte das richtige Prinzip, Menschenleben und Material nach Möglichkeit zu schonen. Und wenn ein Angriff wirklich gewagt worden wäre, dann hätte der Teil unsrer Flotte, der sich vielleicht grade in der Ostsee befand, immer noch Zeit gefunden, bis Helgoland und Cuxhaven niedergekämpft, bis die Minensperren beseitigt waren, durch den Kaiser-Wilhelms-Kanal sich an die bedrohte Elb-Mündung zu begeben.

Die Aufgabe: „Lahmlegung der russischen Streitkräfte“ ist also von unsrer Flotte nicht gelöst worden, trotzdem sie dazu wohl imstande gewesen wäre. Man bedenke, welche Aussichten sich eröffnet hätten, wenn unsrer Flotte gelungen wäre, die Herrschaft in der Ostsee tatsächlich — nicht nur in den Berichten des Admiralstabs — an sich zu reißen, welcher Eindruck zu manchen Zeiten durch das Erscheinen unsrer Kriegsschiffe vor Kronstadt hervorgerufen worden wäre! Die deutsche Flotte in der Ostsee hat keine Lorbeern errungen, vornehmlich nicht, weil sie dem Heer nicht die Unterstützung lieh, auf die dieses Anspruch erheben durfte, und die in verschiedenen Phasen des Krieges von hohem Werte gewesen wäre.

X.
Capelle

Als Tirpitz am fünfzehnten März 1916 seine schöne Dienstwohnung im Reichsmarineamt — das erst wenige Jahre zuvor vom Leipziger Platz in die Königin-Augusta-Straße übergesiedelt war — verlassen mußte, zog Admiral v. Capelle dort ein. Capelle hatte in frühern Jahren stets als Tirpitzens rechte Hand gegolten. Ständig saß er auf dem Drehschemel im Reichsmarineamt, bearbeitete den Etat, war ganz Zahlenmensch geworden. 1894 war er zum letzten Mal in der Front tätig gewesen, als Erster Offizier der „Weißenburg‘. Seekrankheit hatte ihn immer geplagt, wenn er an Bord kommandiert war. Da paßte er besser zu einer Schreiberstellung. Die füllte er gut aus. Er war der personifizierte Bureaukratismus. Uebelgesinnte nannten ihn „Feldwebel“, warfen ihm vor, daß er, weil er den Kontakt mit den Kameraden völlig verloren habe und immer nur mit den Admiralitätsräten verkehre, für die Bedürfnisse der Front kein Verständnis mehr zeige. Aber Capelle focht das nicht an. Er saß warm im Reichsmarineamt, wurde dort Stabsoffizier, Kontre-Admiral, Vize-Admiral und Admiral. 1912 wurde ihm gar der Adel verliehen, und auch die einträgliche Stellung eines Unterstaatssekretärs besorgte ihm noch sein hoher Chef. Im November 1915 gabs einen Streit, und Capelle zog des Bürgers Rock an. Als Tirpitzens Stellung Anfang März 1916 wackelte, wurden Viele als Nachfolger genannt. Capelle befand sich nicht unter ihnen. Umso größer war das Erstaunen, als er zum Staatssekretär des Reichsmarineamts befördert wurde. Sein Ressort: den Etat beherrschte er vollkommen; aber die Gesamtleitung des Reichsmarineamts ging über seine Kraft. Seine Unzulänglichkeit zeigte sich zunächst im Reichstag. Da wurde der Name Capelle berühmt. Zur Debatte stand der Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Handelskrieges. Man stritt um die Opportunität. Capelle erhitzte sich dafür. Vernünftige Parlamentarier kämpften dagegen. Da fielen aus Capelles Munde die Worte: „Amerika — Null, Null und nochmals Null!“ Er lehnte damit die Einwendungen Derer ab, die auf die mögliche Beteiligung Nordamerikas am Kriege hinwiesen, und dokumentierte so, daß er eines Sinns mit seinem frühern Chef Tirpitz sei. Der hat zu einem Interviewier, dem Vertreter des Neuen Pester Journals, noch im Januar 1918 gesagt: „Amerikas militärische Hilfe ist ein Phantom.“

Zu scharfen Zusammenstößen kam es im Reichstag über den Unterseebootsbau. Mitglieder der Fortschrittlichen Volkspartei, wie Gothein und Struve, traten für beschleunigte Her-

stellung der uns so dringend nötigen Waffe ein. Capelle sträubte sich. Es ist bekannt, daß Tirpitz viel zu wenig U-Boot-Bau-Aufträge erteilt hatte, und daß Capelle ähnlich verfuhr. In den Verhandlungen kamen diese Dinge zur Sprache. Capelle äußerte: „Was sollen wir später mit allen den U-Booten anfangen? Wie soll das Avancement der Offiziere sich gestalten? Was soll mit den vielen Leutnants, die jetzt U-Boot-Kommandanten sind, gemacht werden? Es muß doch auch hier, wie in allen Dingen, ein gewisses Maß innegehalten werden. Wir haben uns schon im Reichsmarineamt mit der Frage beschäftigt, einen besondern Hafen als Unterseebootfriedhof einzurichten." (Das ist nun nicht mehr nötig, seitdem die Engländer die Sache in die Hand genommen haben.) Diese Worte Capelles, die von eminenter Voraussicht zeugen, fielen im April 1917; man lese die Akten der Hauptausschußsitzungen nach! Und ebenso findet sich dort, in der amtlich durchgesehenen Niederschrift, der Satz: „Ich kann dem Abgeordneten Wiemer nur erklären, daß ich persönlich davon überzeugt bin, daß der Krieg in diesem Herbst beendet ist; ich nehme keinen Anstand, das hier zu erklären." (Der Herbst 1917 war hiermit gemeint!) Capelle wurde erst durch den Reichskanzler Bethmann Hollweg veranlaßt, seine Pflicht zu tun, das heißt: U-Boot-Bau-Aufträge an die Werften zu geben. Das hat er selbst, am fünften Juli 1917 im Hauptausschuß, eingestanden mit den Worten: „Meine Herren, ich kann auch noch mitteilen, daß ich vom Herrn Reichskanzler bezüglich des U-Boot-Baues die politische Direktive bekommen habe, der Reichskanzler rechne mit der Möglichkeit eines langen Krieges und langwieriger Friedensverhandlungen — ich möchte die U-Boot-Vergebung für das Jahr 1917 zu 18 diesen politischen Gesichtspunkten anpassen."

Böse Entgleisungen, Abweichungen von der Wahrheit ließ sich Capelle zu Schulden kommen. Man erinnert sich an die Verlesung aus dem Protokoll vom neunundzwanzigsten März 1916 in der Budgetkommission: „Die Aussicht, daß durch Torpedierung von monatlich 600 000 Tonnen England auf die Knie gezwungen werden könne, werde von dem Reichskanzler nicht geteilt: aber man werde nicht sagen können, daß die gegenteilige Ansicht nur die Ansicht der arbeitslosen (!) Masse sei. Soweit ihm, Capelle, bekannt, habe der Admiralstab noch im Februar seine Stellung dahin eingenommen, daß diese Leistung genüge, um England auf die Knie zu zwingen. Der Großadmiral v. Tirpitz habe die Auffassung vertreten, daß diesrr Erfolg zu erzielen sei. Er, Capelle, müsse gestehen, daß die Ansicht des Großadmirals v. Tirpitz für ihn von durchschlagender Bedeutung sei." Und Capelle fügte hinzu: „Meine Herren, Sie sehen, hier steht

nichts von sechs Monaten." Die Antwort des angegriffenen Abgeordneten Westarp war: „Der Hauptsatz des Protokolls ist nicht mit verlesen worden: ‚Der Admiral v. Capelle habe gestern (wie der Reichskanzler) eine gegenteilige Ansicht vertreten'." Diese Ansicht des Herrn v. Capelle konnte dann auch noch aus den Aeußerungen der Abgeordneten Gröber, David und Müller-Meiningen im Einzelnen festgestellt werden. Für Herrn v. Capelle war diese Feststellung ein harter Schlag. Er hatte grade vorher versichert, daß er den Ausführungen des Grafen Westarp nur so zustimmen könnte: er sei im März 1916 auch schon für den uneingeschränkten U-Boot-Krieg eingetreten. Das Protokoll belehrte ihn eines andern. Er dankte durch Schweigen. Die Mitglieder des Hauptausschusses waren peinlich berührt. Sie hatten bis dahin solche Vorkommnisse in Deutschland nicht für möglich gehalten. Aber sie hätten sich doch nur an ihre Erfahrungen mit Tirpitz zu erinnern brauchen!

Immerhin: nach diesen Verhandlungen glätteten sich die Wogen nochmals. Capelle versprach Besserung, versprach, seine fehlerhafte U-Boot-Bau-Politik aufzugeben, seinem gar zu kühnen Optimismus zu entsagen. Dann aber, in der historischen Reichstagssitzung vom neunten Oktober 1917, riefen die Aeußerungen Capelles über die angebliche Unterstützung der Meuterer in Wilhelmshaven durch unabhängige Abgeordnete einen Sturm der Entrüstung hervor. Capelle hatte eben keinen Schimmer von parlamentarischen Gepflogenheiten, ahnte garnicht, wie die Situation war, in welches Wespennest er gestochen hatte. Seine Hilfsorgane hatten die Pflichtverletzung begangen, ihn nicht auf die Folgen seiner unbedachten Aeußerungen aufmerksam zu machen; und der Reichskanzler Michaelis ließ ihn überdies, wenig kollegial, im Stich. Schon im Hinblick auf das Ausland wars eine kolossale Unvorsichtigkeit, und das Inland erfuhr nun überhaupt erst etwas von der ganzen übeln Angelegenheit. ‚Manchester Guardian' schrieb am elften Oktober 1917: „Fraglos ist die Meuterei das ernsteste politische Ereignis in Deutschland während des Krieges und tatsächlich seit 1848. Sie war nach Capelles Eingeständnis eine revolutionäre Bewegung, die die Dynastie und die gegenwärtige Ordnung stürzen und Deutschland zur demokratischen Republik machen wollte. Sie war eine Bewegung zur Erzwingung des Friedens." Die gesamte ausländische Presse beschäftigte sich nach Capelles Rede im Reichstag längere Zeit mit den „Meutereien". Die englische Station Carnavon verbreitete folgenden Funkspruch: „Die Besatzungen von vier Linienschiffen in Wilhelmshaven meuterten und verließen die Schiffe. Die Besatzung der ‚Westfalen' warf ihren Kommandanten über Bord, seine Leiche

wurde erst nach vier Tagen gefunden. Ein Matrosen-Regiment, das den Aufstand unterdrücken sollte, verweigerte den Gehorsam. Der Kreuzer ‚Nürnberg‘ befand sich außerhalb des Hafens. Seine Besatzung meuterte ebenfalls, sperrte die Offiziere ein und steuerte der norwegischen Küste zu. Erst deutsche Torpedoboote vermochten durch die Drohung, die ‚Nürnberg‘ zu torpedieren, die Ordnung wiederherzustellen, und die Besatzung wurde gefangen gesetzt.“ Man erkennt, wie die unbedachte Rede Capelle unsern Interessen genützt hat!

Nach diesem Bravourstück zog Capelle zum zweiten Mal des Bürgers Rock an. Man sollte aber dem Manne keinen zu schweren Vorwurf machen. Er war auf einen Posten berufen worden, den auszufüllen Veranlagung und Ausbildung ihn nicht befähigten. Den trifft die Verantwortung, der ihn berief. Und was gewisse „Entgleisungen“ angeht, so war er nur der leider allzu gelehrige Schüler seines großen Chefs Tirpitz. Dem muß man auch für diese Sünden die Schuld aufbürden.

XI.
Vor dem Skagerrak

Ein Reich, dessen Landtruppen seit einhundertsechsundsiebzig Jahren gigantischen Kriegsruhm um ihre Fahnen gewunden hatten, und das so aus dem Dunkel eines deutschen Kleinstaats zur europäischen Großmacht emporgestiegen war, nimmt den Kampf zur See auf mit dem seit mehr als zwei Jahrhunderten die Meere beherrschenden Tyrannen und knüpft den Erfolg — in der Schlacht! — an seine Flagge. Tatsächlich nämlich kann nicht von einem Sieg gesprochen werden, und auch von einem Erfolg nur in der Schlacht, nicht aber etwa von einem Erfolg überhaupt, das heißt: für die gesamte Lage auf den Seekampfplätzen oder gar für die Kriegslage im allgemeinen.

Am ersten Juni 1916 waren 60 720 deutsche und 117 150 britische Kriegsschiffstonnen in die graue Tiefe der Nordsee gegangen. Die deutschen Flaggen senkten sich auf Halbmast über dem Grab von 2414 Seeleuten, und die Streiter unter dem Union Jack trauerten um 6104 gefallene Kameraden. Den grausigen Kampfplatz behaupteten weder die schwarz-weiß-roten Farben noch die weiß-rot-blauen. Bis zur Erschöpfung geschwächt, waren beide Flotten gezwungen, Kurs auf die heimischen Reparaturplätze zu nehmen. Frische Reserven gabs nur auf britischer Seite; aber es fehlte

der Plan, sie einzusetzen. Ein Erfolg, ein unbestrittener Erfolg wars für des Deutschen Reiches junge Seemacht. Ziffern reden eine unumstößliche Sprache: 60 220 und 117 150. Die Banausen zogen zu seichtem Vergleich Trafalgar und Tsushima an den Haaren herbei, um das Rätsel der Schlacht vor dem Skagerrak zu lösen. Aber dem überragenden Genie eines Nelson hätten auch tüchtigere Gegner als die unter der Trikolore erliegen müssen, und die verwahrlosten, jeder Homogenität baren Geschwader Roschdestwenskys zu schlagen, wäre auch einem weniger Tüchtigen als Togo gelungen. Vom Skagerrak strebte am Abend des einunddreißigsten Mai ruhmlos mit tiefen Wunden bedeckt gen Westen die Flotte Albions. „Die Flotte Albions"! Und gen Süden umhüllte freundliches Dunkel die Fahrt deutscher Schiffe die der weiß-rot-grünen Insel zueilten, und an deren Bord in tausenden von Herzen vor Stolz über den schwer, aber ehrlich errungenen Erfolg das Blut rascher pulsierte. Die materielle Unterlegenheit hatte diesen Erfolg nicht verhindert.

Wie war das möglich gewesen? Galt nicht die britische Kriegsschiffsmannschaft als Elite? Wurde nicht der britische Flottenführer von der Wiege an großgezogen? Triumphiert nicht englische Schiffsbautechnik auf den Werften des ganzen Erdenrunds, wo die getreuen Kopien ihrer Erzeugnisse auf den Hellingen liegen? Hatte der deutsche Seemann, der doch Schüler des britischen ist, sich in aller Stille über den Meister erhoben? Wars dem emsigen Streben unsrer Admirale und Kapitäne gelungen, Tradition und mit der Muttermilch eingesogene englische Führerschaft zu übertrumpfen? Hatte Tirpitz Kähne gebaut und Kanonen konstruiert, die den Bedienungskräften den Sieg sichern mußten?

Fast gleichartig vollzog sich die Ausbildung von Offizieren und Mannschaften diesseits und jenseits des Kanals, wenn auch nach landläufiger Meinung hier der Dienstpflicht genügt, dort ein Söldnerdasein geführt wurde. Es ist aber zu bedenken, daß der Kern der deutschen Schiffsbemannung, die Nummern 1 und 2 an den Geschützen und Torpedolanzierrohren, die Entfernungsmesser, die Leute am Ruder, an den Maschinentelegraphen — kurz: daß die Inhaber aller wichtigen Posten Söldner waren, das heißt: lang dienende Freiwillige, die meist als Schiffsjungen eintraten und sich zu mindestens zwölfjährigem Dienst verpflichtet hatten.

„Am Anfang der Schlacht war die Feuerdisziplin auf den deutschen Schiffen vorzüglich. Später, nach Eintritt von Zerstörungen machte sich eine gewisse Unruhe bemerkbar." So heißts im englischen Bericht. „Auf dem stark überliegenden Achterdeck" — des torpedierten Schiffes — „stand, während sich die Mannschaft mit Rettungsgürteln versah, der

Kommandant, ein Kistchen Zigaretten in der Hand. Seinen Leuten rief er zu: ‚Hier, meine Jungen, steckt euch eine Papyros an, bevor Ihr ins kühle Bad steigt.'" So gab ein londoner Blatt die Erzählung eines Geretteten von einem britischen Torpedoboot wieder. Und die deutschen Flottenführer? Eifriges, echt preußisches Pflichtbewußtsein ließ im Drill ungezählter Manöver, in endlosen Stunden fleißigen Studiums von taktischen und strategischen Dienstschriften und Seekriegswerken den deutschen Seeoffizier eine Routine gewinnen, der gerechterweise die Palme nicht versagt werden kann. Was der Deutsche an theoretischem Wissen vielleicht voraus hatte, glich der Brite durch seine lange Seegewohnheit, sein Phlegma und seine angeborene Passion aus.

Das alles ist immer noch keine Erklärung, gewiß nicht. Der geistvollste der englischen Marineschriftsteller, Fred Jane, schreibt in seinem köstlichen Buch: ‚Ketzereien über Seemacht', das vor etwa anderthalb Dezennien erschien: „Für die Ursachen von Sieg und Niederlage auf den Meeren, für den Zerfall von Seegeltung ließ sich noch nie eine völlig befriedigende Erklärung finden." Und Jane faßt sein Gesamturteil in die mystischen Worte zusammen: „Die Oberhand gewinnt, wer den Willen und die Geeignetheit zum Siegen hat." Bei der Untersuchung, in welchem Grade diese Qualität bei den verschiedenen Kriegsmarinen zu finden sei, sagt er, für uns recht schmeichelhaft: „Soweit man im Frieden urteilen kann, ist es sieghafter deutscher Geist, der viel Geeignetheit zum Siege vermuten läßt, wenn auch die deutschen Geschütze schwach und die deutschen Schiffe ärmlich sind." Dieses Manko wird eben aufgewogen durch die vorzügliche Ausbildung der Mannschaften, die ernste wissenschaftliche und gründlich praktische Durchbildung der Offiziere.

Die schwachen Geschütze! Tirpitzens Sündenregister trägt neben dem Wort: U-Boot die Zahl: 30,5. Mit 30,5-cm.-Geschützen waren die „modernen' (!) Tirpitz-Kähne bestückt; die ältern Linienschiffe trugen gar das 28-cm.-Geschütz. Nur der alldeutsche Tirpitz-Apostel hat die Stirn, diesen Mangel „belanglos" zu nennen, da der Nachteil schwächern Kalibers aufgewogen werde durch den Vorteil der bessern Haltbarkeit unsrer Rohre. Aber mit 28- und 30,5-cm.-Geschützen kann man nicht so weit schießen wie mit 34,3- oder gar 38,1-cm.-Geschützen, und den englischen Armstrong-Kanonen haften nur in der Phantasie Kruppscher Aktionäre Konstruktionsfehler an. Und gesetzt selbst, dem Kruppschen Rohr wäre stärkere Lebenskraft, eine höhere Schußzahl verliehen — was nützt es den Deutschen, sich auszurechnen: „Wenn ich nicht am Anfang der Schlacht durch die weiter tragenden feind-

lichen Kanonen totgeschossen worden wäre, dann hätten meine Geschütze wegen inrer längern Lebensdauer vielleicht dem Gegner gefährlich werden können, nämlich dann, wenn er so dumm gewesen wäre, sich in ihren Bereich zu begeben." Solche Berechnung hätte wirklich nichts genutzt.

„Also Albions Flotte hatte die weiter tragenden Geschütze und trotzdem keinen Erfolg? Wir warten noch immer auf die Erklärung." Nach Aufhebung der Zensur schrieb ich: „Vor dem Skagerrak behütete die geschickte Führung unsrer Flotte durch Scheer und die ungeschickte vornehmlich strategische der englischen Flotte durch Jellicoe sowie unsichtiges Wetter uns vor einem bösen Schicksal. Hätte klares Wetter geherrscht und hätte ein entschlossener Führer auf der Gegenseite gestanden, so hätten die viel weiter tragenden britischen Geschütze unsre schwach armierten Schiffe in Grund und Boden geschossen. Unsrer Flotte lächelte Fortuna gnädigst. Aber es war am ersten Juni 1916 keinem Wissenden ein Geheimnis, daß diese Schlacht die einzige bleiben würde, bleiben müsse. Das ist von maßgebender Seite ja auch ausgesprochen worden!" Wie eine Meute gieriger Wölfe fiel die nationalistische Presse ob dieser Worte über mich her. In Grund und Boden wurde meine Auslassung kritisiert. „Bewußte Unwahrheit ists, von unsichtigem Wetter zu reden", so schrien die Alldeutschen. „Der Anglomane wagt sogar, weils ihm in den Kram paßt, seine geliebten Engländer zu schmähen. Kein ernst zu nehmender Seeoffizier wird je von ‚ungeschickter' Führung britischer Admirale sprechen", so höhnte es aus diesem Lager. Gemach, ihr Herren! Der Stellvertretende Vorsitzende des Alldeutschen Verbandes, Admiral z. D. v. Grapow, schrieb am vierzehnten Februar 1919 in der Täglichen Rundschau: „Der unzweifelhafte Erfolg unsrer Hochseeflotte in der Schlacht vor dem Skagerrak ist meines Erachtens zwei Umständen zu dankens: erstens dem, daß Admiral Beatty, aus Ehrgeiz oder falscher Einschätzung seines Gegners, das Einleitungsgefecht der Schlachtkreuzer auf südlichem (statt auf nördlichem) Kurs — also von seiner Reserve und seinem Gros absteuernd — begann; zweitens dem, daß sich die Schlacht am späten Nachmittag entwickelte, so daß Jellicoe seine dreifache Uebermacht nicht vor Dunkelheit zur Entscheidung ansetzen konnte. Denn der Einbruch der Dunkelheit zwang beide Flotten, die Gefahr nächtlicher Torpebootsangriffe zu vermeiden und auseinanderzugehen." (Bemerkt sei dazu rein sachlich, daß die Torpedobootsangriffe sich überhaupt nicht vermeiden ließen, und daß die Nacht, trotzdem die Flotten auseinandergegangen waren, verschiedene Torpedobootsangriffe — von beiden Seiten — gebracht hat.)

Also nicht leichtfertig führte ich als Grund des Mißerfolgs der englischen Flotte die der Initiative bare Führung des Admirals Jellicoe an. Bin ich nun Anglomane oder — Anglophobe, wie die ‚Times‘ vor kurzem von mir schrieben? „Ich habe“, sagt Bismarck in seinen ‚Gedanken und Erinnerungen‘, „was das Ausland anbelangt, in meinem Leben nur für England und seine Bewohner Sympathien gehabt“, und Tirpitz sprach zu dem amerikanischen Korrespondenten v. Wiegand die Worte: „Ich bin in Freundschaft zu England groß geworden.“ Aus der einzigen bisher auf Grund amtlichen Materials — vom Korvettenkapitän Scheibe — bearbeiteten Schilderung der Schlacht vor dem Skagerrak ists nützlich eine Stelle vor der Vergessenheit zu bewahren: „Bereits in dieser Phase — der zweiten — der Schlacht machte sich die zunehmende Unsichtigkeit unangenehm fühlbar.“ In Privatberichten finden sich immer wieder die Sätze: „Wir lagen unter dem schweren Feuer der feindlichen mächtigen Artillerie. Unsre Geschosse gingen sämtlich zu kurz, da unser Kaliber nicht ausreichte. Es war zum Verzweifeln.“ So las man in einem kieler Blatt am achtundzwanzigsten November 1918 von einem Kampfteilnehmer: „Auch unsre modernsten Schiffe der König-Klasse fuhren eine halbe Stunde lang nur als Zielscheibe für die bedeutend weiter tragenden 38-cm.-Geschütze der englischen Queen-Elizabeth-Klasse. Unsre 30,5-cm.-Geschosse reichten bis 19 Kilometer, während der Engländer spielend bis 20,5 Kilometer schoß. Unsre Geschosse waren 8½ Zentner schwer, seine dagegen 17 Zentner.“

Aber wie kams, daß gleich beim ersten Anhieb drei Britenschiffe ins Meer versanken, während bei uns nur die ‚Lützow‘ in die Tiefe ging? Nun, eines haben deutsche Schiffe vor den englischen voraus: ihre Panzerung, die den Leib sichert, und die stärker ist als die der Gegner. Auf nahe Entfernung, die durch diesige Luft — unser Glück, der Engländer Pech — bedingt war, richtete das deutsche Vollgeschoß bösern Schaden an als umgekehrt, das heißt: die Granaten der schweren britischen Artillerie vermochten nicht eine Zerstörung herbeizuführen, deren Resultat das Leben des Schiffs beendete. Von unzähligen Treffern durchsiebt waren die deutschen Schiffe, aber sie hielten sich schwimmend, dank ihrem dick mit Stahl umgürteten Rumpf, während die englischen Kreuzer die Schwäche ihrer Panzerung mit dem Tode bezahlen mußten. Aber hier wärs anders gewesen, hätte der Kampf auf weite Entfernungen ausgefochten werden müssen.

Das unsichtige Wetter, das die englischen und deutschen Geschwader zeitweise auf allernächste Entfernung einander

gegenüber stellte, ließ die überlegene, weit tragende Artillerie auf den britischen Schiffen nicht zur Wirkung kommen. Die hereinbrechende Dunkelheit verhinderte außerdem die Fortsetzung der Schlacht, die für die deutsche Flotte verhängnisvoll geworden wäre, da ja allmählich die Hauptmacht der Engländer herankam. Beatty vermochte sein angeborenes Temperament nicht zu zügeln. Gar zu impulsiv stürzte er sich auf den Gegner. Er vergaß, daß sein Kamerad, der Admiral Christopher Cradock in seinem prächtigen Büchlein „Wispers of the fleet“ geschrieben hatte: „Never let your boat go faster than your brain.“ Aus Jellicoes Gesamtführung ging Mangel an Initiative, vor allem strategischer, hervor. Er hätte das dritte, von Süden kommende Geschwader, anstatt es mit nördlichem Kurse zu seiner unmittelbaren Unterstützung zu beordern, auf mehr östlich gerichtetem Kurse nördlich Helgoland dirigieren müssen. Dann hätte es hier der stark geschwächten deutschen Flotte den Rückzug abgeschnitten. Unsre Flotte wäre somit, falls Jellicoe, anstatt sich auf den Heimweg zu begeben, abermals vorgestoßen wäre, in die Mitte genommen und wahrscheinlich vernichtet worden. Dahingegen: daß diesige Luft am späten Nachmittag des einunddreißigsten Mai, als die Schlacht begann, über der Nordsee lag; daß die Dunkelheit rechtzeitig einsetzte — rechtzeitig für die Rettung der deutschen Flotte —; daß Beattys Draufgängertum sich in taktischen Fehlern austobte; daß Jellicoe, von einem bei ihm unverständlichen Wankelmut befallen, das Signal zum Abbruch der Schlacht hissen ließ, statt dem aus dem Westen herankommenden Geschwader von modernsten Großkampfschiffen den Befehl zu geben: „Ran an den Feind!“ und gleichfalls den aus Süd nahenden Flottenteilen zu funken: „Oestlich steuern!“ — das alles war unser Glück.

Der Objektivität halber muß ich hinzufügen, daß mein Glaube an die „geschickte“ Führung unsrer Flotte durch Scheer nicht allgemein geteilt wird. So spricht der Admiral Foß in seinen ‚Enthüllungen über den Zusammenbruch‘ vom Mangel an Energie bei Scheer und sagt, daß unsre Flotte vor dem Skagerrak von ihm „taktisch schlecht“ geführt worden sei. Freilich, die Admirale streiten unter einander. Der Auffassung von Foß steht diametral entgegen die des Kontreadmirals Meier, der in der Kreuzzeitung vom siebzehnten März 1919 schrieb: „Von der Skagerrak-Schlacht wird behauptet, daß nur die geschickte Führung von Scheer im Gegensatz zu der ungeschickten von Jellicoe unsre Flotte vor einem bösen Schicksal bewahrt habe. Jellicoes Führung ist aber bisher noch nie von berufenen Fachmännern als minderwertig beurteilt worden. Die geschickte Führung von

Scheer ist allerdings mit eine der Ursachen unsres Waffenerfolges gewesen."

Die Wahrheit wird sein, daß vor dem Skagerrak Jellicoe Pech und Scheer Glück hatte. Nicht eine Verkleinerung deutscher Leistung ist es, das auszusprechen. Die bleibt riesengroß. Verkleinert wurde sie durch die törichte vorschnelle, unwahrhafte Verkündung deutscher Erfolge, durch die Verschweigung unsrer Verluste. Erst teilte die Nachrichtenstelle des Admiralstabs nur mit, daß ‚Pommern' und ‚Wiesbaden' verloren gegangen seien. Der Engländer gesamte Flotte hätte sich am Kampf beteiligt. Die neusten Dreadnoughts wie ‚Warspite' und ‚Prinzeß Royal' seien vernichtet. So kams, daß das Wirken der deutschen Marineskribifaxe nationalistischer Marke in diesen Tagen ekelerregend war. In berliner Blättern las man erstaunt: „Großbritanniens Weltherrschaft steht vor dem Verfall." (Wahrscheinlich unter dem Eindruck der Rede Wilhelms des Zweiten in Wilhelmshaven.) „Nachdem wir den größten Teil der britischen Flotte so erheblich geschwächt haben, können wir es nun auch ganz getrost mit dem Rest aufnehmen." Der offene Bekennermut der britischen Admiralität zwang dann zur Besinnung und unsern Admiralstab zum Eingeständnis seiner Falschmeldungen. Die britische Admiralität hatte berichtet: „In dem Kampf gerieten die Schlachtkreuzergeschwader, einige Kreuzer und vier schnelle Linienschiffe. Die deutsche Flotte vermied einen längern Kampf mit unsern Hauptstreitkräften. Unsre Verluste sind schwer. Gesunken sind die Schlachtkreuzer ‚Queen Mary', ‚Indefatigable', ‚Invincible', die Kreuzer ‚Defence' und ‚Black-Prince'. Die Verluste des Feindes: ein Schlachtkreuzer versenkt . . . undsoweiter."

Endlich, am siebenten Juni — nachdem Wilhelm der Zweite in seiner bombastischen Art von dem ersten gewaltigen Hammerschlag gesprochen, der den Nimbus der britischen Weltherrschaft zertrümmert habe, und von der freien Bahn, die wir nun erlangt hätten! — wurde dem deutschen Volk die Hiobsbotschaft nicht länger vorenthalten. Unsre Verluste waren — nach Angabe des Admiralstabs! —: der Schlachtkreuzer ‚Lützow', unser neuster, der erst kurz zuvor frontbereit geworden war, mit 27 520 Tonnen, das Linienschiff ‚Pommern', die Kreuzer ‚Wiesbaden', ‚Elbing', ‚Frauenlob', ‚Rostock' und fünf Torpedoboote.

Unverhohlen äußerte die britische Presse ihre Mißstimmung über die erlittene Schlappe. ‚Daily Telegraph' schrieb: „Unser ganzes Land wird mit schwerer Sorge erfüllt. Die verlorenen Schiffe können wir allenfalls entbehren, nicht aber verschmerzen den Verlust an Offizieren und Leuten." Offen wurden die Fehler der Führer gerügt. Die

,Times' sprachen von dem „Draufgängertum", das sie an den Matrosen sehr bewunderten, das sich jedoch bei dem Führer der Schlachtkreuzer in unzweckmäßig starkem Grade entfaltet habe. Am fünften Juni: „Gar zu ungestümer Angriff (Beattys) wird leicht der Frucht beraubt, wenn die Unterstützung (durch Jellicoe) nicht rechtzeitig eintrifft. Es muß gesagt werden, daß die Führung der Flotte einen Mangel an Zusammenarbeit und an Geschicklichkeit verbunden mit übergroßem Selbstvertrauen erkennen läßt." Und am sechsten Juni: „Gemäß den Regeln der Seekriegsführung war es die Aufgabe des Kreuzergeschwaders, den Feind entweder in die Arme unsrer Hauptflotte zu treiben oder ihn von seiner Basis abzuschneiden." Darf ich bescheiden fragen, was ich über britische Führerschaft gesagt hatte?

In einer schlichten, kurzen Ansprache, die der Britenkönig Georg an die Mannschaften der Flotte hielt, hieß es: „Ungünstiges Wetter und die eintretende Dunkelheit verhinderten ein vollständiges Ergebnis, das Ihr Alle erwartet hattet. Aber Ihr habt Alles getan, was unter den Umständen möglich war. Ihr triebt den Feind in seine Häfen. Ich danke euch." Das stimmt: „in seine Häfen" — aus denen er nicht mehr herauskam! Die Mannschaften der britischen Flotte haben — auch nach dem Urteil unsrer Seeleute, die an der Schlacht teilnahmen — ihre Pflicht getan. Den Mannschaften durfte Georg seinen Dank entbieten. Daß Jellicoe nicht gleichen Huldbeweises vom Volke würdig befunden wurde, geht aus seiner Amtsenthebung hervor. Beatty trat an seine Stelle.

Der einunddreißigste Mai 1916 war ein dies ater für die britische Flotte, der Tag, da ein junge Seemacht, noch wenige Dezennien zuvor ein Embryo, in Ehren den Waffengang mit der Seetyrannin bestand. Man braucht kein Alldeutscher zu sein, um darüber eine gewisse Genugtuung zu empfinden, wenn man bedenkt, welchen Hochmut Britanniens Söhne nicht selten zur Schau tragen. An diesem selben Tage schrieb die ,Daily mail': „Die Deutschen haben uns alle Kriegsschiffkonstruktionen nachgemacht, haben die meisten unsrer seemännischen Ideen kopiert. Aber die Leute, die uns die ,Indomitable', die ,Lion', die ,Queen Elizabeth' gaben, werden niemals von schwächlichen Nachahmern geschlagen werden."

Freilich, alle Genugtuung wiegt leicht gegen das eine Wort: Wozu? Wozu, zu welchem Zweck wurde die Schlacht vor dem Skagerrak geschlagen? 1918 schrieb ich zum Jahrestag der Schlacht: „Die Erfolge unsrer Flotte heute vor zwei Jahren vermochten keine Aenderung der Lage auf den Kampfplätzen herbeizuführen. Nach wie vor war die deutsche Handelsschiffahrt von den Weltmeeren verbannt."

Und was hatte Großbritannien erreicht? „Eine Schwächung seines Prestiges“, mag man sagen. Aber die Wichtigkeit des Prestiges wird vielfach überschätzt. Der Realpolitiker wird „Ansehen“ nicht von Gefühlsmomenten, sondern von Tatsachen abhängig machen. Tatsache ist, daß die britische Flotte vor dem Skagerrak eine schmerzliche Personal- und Material-Einbuße erlitt und nichts dafür erreichte. Aber, sagt der Engländer: die Erfahrungen vor dem Skagerrak legten der deutschen Flotte nahe, nicht noch einmal das Glück zu versuchen — sie konnte keinen zweiten Kampf wagen, weniger des materiellen Verlustes als des moralischen Eindrucks wegen. Nein, erwidert der Deutsche: der moralische Eindruck war, umgekehrt, der, daß unser Selbstbewußtsein mächtig gehoben, das Vertrauen auf die Flotte in jeder Richtung gestärkt wurde. Dieser Deutsche, entgegnet der Fachmann, hat nur dann recht, wenn er an das Volk denkt, an die Leute, die sicher auf dem trockenen Lande in warmer Stube alldeutscher Zeitungslektüre sich widmen. Die mögen, durch die Stimmungsmache der Presse und durch Wilhelms Rede verleitet, in dem Gedanken an eine bevorstehende Zerschmetterung der britischen Seeherrschaft geschwelgt haben. Auf sie kommt es jedoch nicht an, sondern auf unsre Flottenmannschaften; und bei ihnen stands anders. Sie hatten erfahren, was britische Seegewalt heißt, sie fühlten instinktiv, daß diesem ersten großen Waffengang nie ein zweiter folgen würde. Aber auch der materielle Verlust war schwer genug. Den Schwachen drückt ein Abstrich von seiner Kraft anders als den Starken. „Britannia rule the waves“ war ein Faktum, das Germania nicht hatte erschüttern können und nicht erschüttern konnte.

Die britische Admiralität hat unumwunden eingeräumt, daß es ein Fehler des Admirals Jellicoe war, vor dem Skagerrak den Fehdehandschuh der deutschen Flotte aufzunehmen. In der britischen Presse wurde sogar von einem „sinnlosen Drang“ nach Heldentaten gesprochen, und es wurde geäußert, daß Mannschaften und Schiffe nutzlos geopfert worden seien.

Wie war die Situation Ende Mai 1916? Die beiden Flottenmannschaften, die britische und die deutsche, waren sich bewußt, daß ihre Landsleute von den bisher vollbrachten Taten nicht befriedigt sein konnten. Die britische Flotte hatte immer noch nichts getan, um ihren alten Ruhm aufzufrischen, hatte nicht die Erwartungen erfüllt, die das Volk auf sie gesetzt hatte, denn der Glaube herrschte schon im Frieden allgemein, daß an den Beginn jedes Krieges mit Deutschland die Vernichtung der deutschen Flotte zu setzen sei. Die deutschen Flottenmannschaften fühlten ähnlich. Sie wußten, mit

welchem Stolz und welchem Vertrauen das Volk auf seine Flotte blickte, und welche schier unbegrenzten Hoffnungen sich mit dem Glauben an sie verbanden. Die englischen wie die deutschen Flottenführer gaben dieser Stimmung nach, als sie den Befehl zum Angriff erteilten. Ob bestimmte Weisungen von höherer Stelle vorlagen, ist unbekannt. Lagen sie vor, so würde diese Stelle die Verantwortung treffen für die von der britischen wie der deutschen Flotte sinnlos gestellte Heldenpose. Denn das wars, nichts andres. Und das läßt nur mit Wehmut an den einunddreißigsten Mai 1916 denken. Mit gar zu vieler Frauen Schmerz ist dieser „Erfolg" — der noch dazu in der Auswirkung keiner war — von Deutschland erkauft worden.

XII.
Scheer und Hipper

Reinhold Scheer, der am dreißigsten September 1857 zu Hanau einem Oberlehrer in die Wiege gelegt wurde, hat seinen Namen als Führer der deutschen Flotte in der Schlacht vor dem Skagerrak für alle Zeiten mit Lapidarschrift in das Seekriegsgeschichtsbuch verzeichnet. Solange man vom militärischen Zeitalter sprechen wird, wird man des Admirals Scheer mit Achtung gedenken.

Im Frühjahr 1875 triebs den jungen Reinhold zur See, in die Kaiserliche Marine. Als Leutnant focht er 1884 mit Auszeichnung in Kamerun, als die Mannschaften seines Schiffes, der Kreuzerfregatte ‚Bismarck', dort einen Eingeborenen-Aufstand niederschlugen. Langsam klomm er die Rangstufenleiter empor. Erst 1909 wurde er Kontreadmiral. Lange drückte er im Reichsmarineamt den Schreibsessel, war Tirpitzens Adjutant, bei ihm persona grata. Trotzdem gabs für ihn keine außergewöhnliche Karriere. Der kleine Mann, von der Natur nicht mit äußerlich glänzenden Gaben bedacht, trat nicht hervor. Pflichtgetreu, ein echter Bürgerlicher, ganz und gar Preuße, legte er seinen arbeitsvollen Weg zurück, bis ihn des Schicksals Fügung noch am Schluß auf einen Posten berief, der ihm Alles bot, was glühendste Phantasie in der Jugendzeit ihm vorgespiegelt haben mag. Scheer war Geschwaderchef, als der Krieg ausbrach, in der Hochseeflotte. Pohl, der Chef, starb, und Scheer trat an seine Stelle, die er bis zum August 1918 innehatte. Dann übernahm er vom Admiral v. Holtzendorff den Admiralstab.

Im Gegensatz zu seinem frühern stillen und zurückhaltenden Wesen ist Scheer nach dem einunddreißigsten Mai 1916,

dem Tage der Schlacht vor dem Skagerrak, des öftern mit Kundgebungen und in Interviews an die Oeffentlichkeit getreten. So sandte er am zweiten Februar 1917 zum Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs an den ‚Tag' diese Zuschrift: „Unsre Zukunft liegt auf dem Wasser! Wer wagt es jetzt noch, daran zu zweifeln! Mag der britische Seelöwe auch noch so sehr die Zähne fletschen: wir müssen und wollen ihm schonungslos zusetzen, bis freie Bahn auf dem Meere erstritten ist." Am siebzehnten Juli 1917 fand er für ein Danktelegramm die Worte: „Möge das deutsche Volk sich auf die Einigkeit, den begeisterten Opfersinn und die felsenfeste Zuversicht der ersten Kriegstage besinnen und nicht an der Schwelle des Sieges schmachvoll auf seine Zukunft verzichten." In einer Unterredung, die Scheer am achtundzwanzigsten August 1917 dem Korrespondenten der Züricher Post gewährte, antwortete er auf die Frage, ob noch eine zweite große Seeschlacht geschlagen werden würde: „Das liegt bei den Engländern. Wir selbst haben kein Interesse daran, ihnen allzuweit entgegen zu kommen." Ueber die Verluste an U-Booten, auf die der Korrespondent hinwies, äußerte Scheer: „Die Engländer schießen ja mit einer Halsstarrigkeit vorbei, die gradezu ideal ist. Die kürzlich verbreitete Meldung über die Verluste: ‚Zwei, drei U-Boote durchschnittlich im Monat, mehrfach wettgemacht durch die Neubauten' kann ich Ihnen als unbedingt zuverlässig bestätigen." Hier irrte Scheer. Wie der Admiralstab mittlerweile selbst zugegeben hat, waren die Verluste recht beträchtlich und der Ausgleich durch die Neubauten unzulänglich. In dem Monat August, wo das Gespräch geführt wurde, belief sich der Verlust auf 11, die Indienststellung auf 12 Boote. Und vorher hatte es Monate gegeben, wo der Verlust die Einstellung neuer Boote überstieg. Noch am elften September 1918 hatte Scheer nicht die Hoffnung auf Deutschlands Sieg aufgegeben. Er sprach zu dem Reichstagsabgeordneten Wildgrube: „Mit gutem Gewissen können Sie vor dem Lande sagen, daß ich auch nicht einen Augenblick zweifle, England mit den U-Booten ‚an den Verhandlungstisch zu bringen'."



Nie sich an die Oeffentlichkeit zu wenden, streng sich im Rahmen seines Berufes zu halten, vor allem der Politik fern zu bleiben, für die dem Offizier Verständnis und Kenntnisse fehlen: das war Hippers Grundsatz, des wagemutigen und doch besonnenen Führers des Schlachtkreuzergeschwaders vor dem Skagerrak. Sein Gegner war Beatty, gleich ihm ein Wagemutiger, besser: ein Tollkühner, kein Besonnener. So war ihm Hipper überlegen. Das Ergebnis in Zahlen

ausgedrückt: Wir verloren einen Schlachtkreuzer (‚Lützow'), die Engländer drei (‚Queen Mary', ‚Indefatigable', ‚Invincible').

Hipper trat 1881 in die Marine ein, wurde 1884 Leutnant, 1901 Stabsoffizier und 1912 Kontreadmiral. Seine Laufbahn spielte sich ausschließlich in der Front ab. Nie war er in Berlin, also beim Reichsmarineamt oder beim Admiralstab kommandiert. In jungen Jahren befehligte er Torpedoboote und war Chef von Flottillen. In diesen Stellungen erlernte er beizeiten die Leitung von Schiffen und Verbänden. Das Vertrauen, das die Frontkreise Hipper wegen seiner praktischen Erfahrungen, wegen seiner unerschütterlichen Ruhe und wegen seiner stets gleich bleibenden Liebenswürdigkeit, schließlich nicht zum wenigsten wegen seines Rückgrats — er ist Bayer! — entgegenbrachten, war ungemein groß. Hipper tat seinen Dienst mit grenzenloser Liebe und Hingebung. Unverheiratet und deshalb, wie man in der Marine sagt, „von vollem Gefechtswert", widmete er sich in seinen Freistunden den Kameraden und seiner Lieblingsbeschäftigung, der Jagd. Er ist ein waidgerechter Jäger, nicht einer, wie sie sonst oft in der Marine anzutreffen sind: der nur auf die Jagd geht, um alles, was vor den Lauf kommt niederzuknallen.

Als Scheer im August 1918 Admiralstabschef wurde, da wurde Hipper an seiner Stelle Führer der Hochseeflotte. Das durfte damals nicht veröffentlicht werden; aus welchen Gründen, ist nicht bekannt geworden. Hipper hat sich in seiner neuen Stellung nicht mehr betätigen können. Die Auflösung der Hochseeflotte mußte er zu seinem Schmerz mitansehen. Es gab nichts mehr zu retten, keine Arbeit mehr für einen Mann wie Hipper. Da nahm er den Abschied, und nun pürscht er im bayrischen Hochgebirg.

XIII.
Die Kreuzer übersee

Anfang Februar 1915 wars, da füllten sich die Spalten unserer Presse mit den Erlebnissen der Mannschaften, die sich vom Kreuzer ‚Emden' — nach dessen Vernichtung bei den Cocos-Inseln — gerettet hatten. Der Name ‚Ayesha' war in aller Munde. Er war verknüpft mit dem Gedanken an deutscher Männer Wagemut und Energie bei Ueberwindung schier unüberwindlich scheinender Hindernisse. Auf einem alten, kleinen Schooner dieses Namens entfloh der Kapitänleutnant v. Mücke mit einigen Dutzend Matrosen dem Schicksal der Bordkameraden von der ‚Emden': der Gefan-

gennahme durch britische Häscher. Wahrheit und Dichtung vereinten sich, um Stoff zu liefern zu Erzählungen „für die reifere Jugend". Die Dichter der Heroentaten der Antike haben nicht farbenprächtigere Schilderungen geliefert als unsre Berichterstatter, deren Phantasie von amtlichem Material beflügelt wurde. Einige unternehmungsfreudige Korrespondenten eilten den Argonauten sogar bis Kleinasien entgegen. Grund für all Dies? Die Bluff-Taktik, die sich wie ein roter Faden durch die gesamte Kriegstätigkeit der Marineleitung zieht! Erfolge waren damals von der Flotte beim besten Willen nicht zu melden. Grade war der blamable Verlust des Panzerkreuzers ‚Blücher' nahe der Doggerbank eingetreten. So bot die Ayesha-Affaire willkommenen Anlaß, die öffentliche Meinung abzulenken. Tirpitz zeigte sich zusammen mit Herrn v. Mücke am Abend der Ankunft der ‚Ayesha'-Leute in Berlin auf dem Balkon des Reichsmarineamtes in der Königin-Augusta-Straße dem Publikum, das verzückt Hurra schrie.

Auch der Nüchterne wird achtungsvoll vor der Kühnheit dieser Abenteurer die Kopfbedeckung lüpfen. Aber wer das Resultat, soweit es für das militärische Gesamtinteresse in Betracht kommt, sachlich prüft, sieht sich zu der Feststellung genötigt, daß der Erfolg der Tat den Aufwand nicht lohnte. Das läßt sich von dem gesamten Wirken unsrer Kreuzer übersee sagen. Schade um so viel Heroismus, um so viel Aufopferungsfreudigkeit, wie sie von den Besatzungen bewiesen wurden! Nur verschwindend wenige unsrer Kreuzer gaben es von Anbeginn auf, kriegerische Pfade einzuschlagen, weil sie infolge ungenügender Bewaffnung, zu hohen Alters und dergleichen hierzu schlecht imstande gewesen wären. Ein Beispiel: ‚Geier', der sich im Herbst 1914 nach Honolulu flüchtete, wo er interniert wurde.

Ich höre den Nationalisten entrüstet fragen: „Sollten alle unsre Kreuzer etwa in neutralen Häfen Gastfreundschaft in Anspruch nehmen? Geboten den Offizieren und Mannschaften nicht Ehre und Vaterlandsliebe, bis zum letzten Atemzug zu kämpfen?" Ueber Ehrbegriff, über Vaterlandsliebe läßt sich schwer streiten. Tolstoi sagt: „Der Patriotismus ist die Religion der Schufte" (der Weise setzt hinzu: „und des Hornviehs"), und Barbusse sagt in seiner ‚Clarté': „Wenn man von der Idee des Vaterlandes die Ruhmsucht, die Habgier, den Haß, den Neid, das Streben, durch Gewalt zu herrschen, abzieht, so bleibt nichts mehr übrig." Und die Ehre! Nichts ist der Wandlung mehr unterworfen als der Ehrbegriff des Offiziers. Hat der britische Offizier weniger Ehre als der deutsche? Jenem ist streng verboten, ein Duell einzugehen, wozu er freilich auch schon als Mensch zu ver-

nünftig wäre. Und der deutsche flog aus dem Dienst, wenn er den Zweikampf verweigerte. Sogar für die Ehre seiner Frau war er verantwortlich. Ließ die sich mit einem Andern ein, so mußte er seine Haut zu Markte tragen. Der einfache Verstand sagt: Ich kann mich doch nicht für eine Person — die Frau — und mit einer — dem Liebhaber — schlagen, die sich nach unsern Begriffen als ehrlos erwiesen haben! Macht nichts. Und wie sorgfältig war die Auslese für den Eintritt in die Kriegsmarine als Seekadett! Ich habe einige Erfahrung als Mitglied der Kadetten-Annahme-Kommission während mehrerer Jahre gesammelt. Da galt nicht: „Nie sollst du mich befragen noch Wissens Sorge tragen" — im Gegenteil: nach allen Dimensionen wurde der Aspirant geröntgt. Familie, politische Gesinnung des Vaters, der Verwandten, wirtschaftliche Verhältnisse und was nicht noch alles mußten mit Hilfe des Regierungs-, des Polizeipräsidenten, des Bürgermeisters und andrer Amtspersonen erforscht werden. Wie eingehend erkundigte man sich, wenn ein Seeoffizier sich verloben wollte, nach der Braut und ihren Verhältnissen! Wie ein Kadettenaspirant, dessen Vater, zum Beispiel, ein offenes Geschäft besaß, auch wenn er darin garnicht persönlich tätig war, unweigerlich abgewiesen wurde, so erging es auch dem Bräutigam in spe, dessen künftigem Schwiegervater dieser „Makel" anhaftete. Sogar zur Veröffentlichung der Verlobung war die Genehmigung der Vorgesetzen nötig, und die erteilten sie nicht, falls das geringste Stäubchen auf dem Ehrenschild der Familie lag, in die der Untergebene eintreten wollte. Nun, einmal erlebte ich einen merkwürdigen Fall, der zeigt, wie alle solche echt preußischen Ehrbegriffe über den Haufen geworfen werden können, wenns dem Schicksal oder besser: der Laune des entscheidenden Vorgesetzten gefällt. Wir hatten einen chinesischen Hafen verlassen, da kam einer meiner Offiziere zu mir und meldete: „Ich habe mich mit Fräulein . . . , der Tochter des Herrn . . . , verlobt. Der Admiral hat seine Genehmigung erteilt." Mitten in See eine Verlobungsanzeige! Das war spaßig. Aber als ich mir den Namen des künftigen Schwiegervaters deutlich hatte nennen lassen, rührte mich fast der Schlag. „Sie wollen sich wohl einen Scherz erlauben, mein Herr." Worauf der glückliche Bräutigam erwiderte: „Durchaus nicht. Ich möchte gehorsamst bitten, die Angelegenheit in aller Form als dienstliche Meldung zu betrachten. Ich betone nochmals: der Admiral hat mir die Erlaubnis zur Veröffentlichung der Verlobung schon gegeben." Fast hätte ich noch eine Forderung von dem Herrn erhalten, denn ich konnte, ich wollte nicht daran glauben, daß die Sache ernst sei. Warum nicht? Weil die Braut die uneheliche Tochter

einer Chinesin war, die mit dem künftigen Schwiegervater, einem deutschen Kaufmann, eine ganze Reihe von unehelichen Kindern gezeugt hatte. Die junge Dame zeigte allerdings stark chinesischen Typ, war aber tadellos erzogen und auch sonst ein vortreffliches Mädchen, für Vorurteilsfreie also eine durchaus gute Partie. Ich begrüßte es später, als ich mich von meinem ersten Schreck unter preußisch altbackener Psychose erholt hatte, daß sie die Frau des Kameraden geworden war.

Zurück zu den Kreuzern übersee. Entsprach also dem Opfer von zahllosen Menschenleben und kostbarem Material der erzielte Nutzen? Die ehrliche Antwort lautet für den weitaus größten Teil der Betätigung unsrer Kreuzer: Nein. Es trifft zu, daß einige feindliche Streitkräfte durch die Aufgabe, unsre Kreuzer unschädlich zu machen, gebunden wurden. Aber dieser Faktor wiegt leicht. Die Schiffe, die vom Gegner zu besagtem Zweck aufgeboten wurden, konnten in europäischen Gewässern fast ausnahmslos entbehrt werden. Und der Schaden, der dem feindlichen Handel durch unsre Kreuzer zugefügt wurde, ist etwa im Verhältnis zu dem, den U-Boote taten, so unbedeutend, daß er bei der Ausdehnung der feindlichen Kauffahrteischiffahrt überhaupt kaum in Betracht kommt. Man wird auf die ‚Möwe' weisen, die zwei gelungene Fahrten machte und auf den ‚Wolf'. Zugestanden: das waren militärische und seemännische Glanzleistungen. Dennoch war das Ergebnis, vergleicht mans mit dem Aufwand, mager. Die Beute belief sich bei der ersten Fahrt der ‚Möwe' auf 57 746, bei der zweiten auf 123 100, zusammen auf 180 846, bei der des ‚Wolf' auf 210 000 Tonnen. ‚U 35' (Kommandant: Kapitänleutnant Arnauld de la Perrière) hingegen hatte in rund einem Jahr 270 000, in zwei Jahren eine halbe Million Tonnen im Mittelmeer versenkt, ‚U 38' (Valentiner) in einem Jahr 282 000 und ‚U 39' bis zum Oktober 1917 411 000 Tonnen. Und der Aufwand? ‚Möwe' und ‚Wolf' waren die einzigen Hilfskreuzer, die unversehrt durch die Nordsee gelangten, die nicht vom Feinde gestellt wurden. Von den Hilfskreuzern, die nicht so glücklich waren, die von den Engländern versenkt wurden, wie ‚Greif', ‚Meteor', ‚Berlin', ‚Leopard', hörte man wenig, zumeist nichts. Der Aufwand war also erheblich, denn die Beute der ‚Möwe' und des ‚Wolf' müssen auf das Konto aller dieser verloren gegangenen Hilfskreuzer in Anrechnung gebracht werden.

Am Anfang des Krieges betätigten sich unsre in außerheimischen Gewässern stationierten Kreuzer und verschiedene Lloyddampfer, die bereits im Frieden als Hilfskreuzer vorgesehen waren, in der Vernichtung der feindlichen Handelsschiffahrt. Von ihnen hat der Kreuzer ‚Emden' unter dem

Befehl des Fregattenkapitäns v. Müller sich den glanzvollsten Namen gemacht. 17 Schiffe mit 73 895 Tonnen wurden von ihm aufgebracht, ferner ein russischer Kreuzer ‚Schemtschug' sowie ein französisches Torpedoboot ‚Mousquet' vernichtet. Die Zerstörung der Funkenstation auf den Cocos-Inseln am neunten November 1914 grub dann der ‚Emden' das Grab. Es war nicht bedacht worden, daß britische Streitkräfte in der Nähe waren, und daß die Funkenstation, bevor sie durch deutsche Handgranaten in die Luft gesprengt war, Hilferufe hinaussenden würde. Diese waren nicht ungehört verhallt. Der Kreuzer ‚Sydney' eilte herbei. Im englischen Bericht heißt es: „‚Sydney' kämpfte auf einem Abstand, der außer Schußweite der ‚Emden' lag. ‚Emden' verlor Schornsteine, Masten, das Hinterschiff brannte, die Artillerie war matt gesetzt, das Schiff lief auf ein Korallenriff auf; es mußte sich zur Uebergabe entschließen." ‚Sydney' und ‚Emden' waren beide „kleine Kreuzer". Jener hatte das 15,2-cm.-L/50-Geschütz an Bord, dieser nur das 10,5-cm.-L/40-Geschütz. Jener war allerdings 1912, dieser 1908 vom Stapel gelaufen. Aber wenn auch einer unsrer neusten kleinen Kreuzer, neuer als ‚Sydney', sich an der Stelle der ‚Emden' befunden hätte: es wäre das gleiche Bild gewesen, denn alle unsre kleinen Kreuzer bis auf die im Kriege von den Hellingen gegangenen, tragen nur 10,5-cm.-L/40-Geschütze. Also: unzureichendes Kaliber und unzureichende Länge der Geschützrohre bei unsern Kreuzern! Daß ‚Sidney' mit 15,2-cm.-L/50 weiter und treffsicherer schießen muß als ein deutscher Kreuzer mit 10,5-cm.-L/40, versteht jeder Laie. Der Korvettenkapitän Studt, erster Offizier des kleinen Kreuzers ‚Karlsruhe', schrieb in seinem Buch: ‚Karlsruhe, eines deutschen Kreuzers Glück und Ende': „Hätten wir doch auch 15-cm.-Kanonenrohre, schöne, lange, moderne wie die Engländer gehabt, wir hätten uns bei Gott nicht zu scheuen brauchen . . ." Aus diesen Worten spricht verhaltener Grimm gegen — Tirpitz, den „genialen" Schöpfer unsres kleinen Kreuzertyps. Das Buch erschien, nebenbei bemerkt, bereits während des Krieges. Hat der Zensor nicht aufgepaßt oder —?

Die Beute der andern Kreuzer war: ‚Karlsruhe' 17 Schiffe mit 76 609, ‚Dresden' 5 mit 16 030, ‚Leipzig' 3 mit 12 140 und ‚Königsberg' 1 Schiff mit 6800 Tonen. Die der Hilfskreuzer: ‚Kaiser Wilhelm der Große' 2 Schiffe mit 10 458, ‚Kronprinz Wilhelm' 12 mit 53 658, ‚Prinz Eitel Friedrich' 10 Schiffe mit 30 049 Tonnen. Hinzu kommt die oben schon erwähnte Beute der ‚Möwe' mit insgesamt 180 846 und die des ‚Wolf' mit 210 000 Tonnen. Durch U-Boote und ihre Minen hatten unsre Feinde bereits bis Ende Mai 1916 — freilich immer nach Aussage des Admiralstabs! — 1 820 684 Tonnen ein-

gebüßt. Wenn man auch an dieser Ziffer einen starken Abstrich vornehmen muß, so ist immerhin der Erfolg der U-Boote im Handelskrieg gegenüber den Kreuzern überwiegend. Mit welchen Mitteln wurde er erreicht?

Ein Kreuzer wie die ‚Emden' hat 361, die ‚Karlsruhe' — von Stapel 1912 — 379 Mann Besatzung. Der Baupreis betrug dort 6,38 Millionen, hier 8,51 Millionen Mark. Der Baupreis von Hilfskreuzern, wie des ‚Kap Trafalgar', ist 35 Millionen Mark. (Das Schiff wurde am vierzehnten September 1914 durch den englischen Hilfskreuzer ‚Carmania' an der brasilianischen Küste versenkt.) Ein U-Boot, zum Beispiel: Serie U 37/41 mit 685 Tonnen Deplacement, hat 36 Mann Besatzung, und der Baupreis beläuft sich auf 2 160 000 Mark. Bei Serie U 57/62 (777 Tonnen) ist der Baupreis auf 2 910 000 Mark gestiegen. (Diese Boote wurden Mitte bis Ende 1916 fertig.) Zu beachten bleiben ferner die geringen Kosten der Indiensthaltung eines U-Boots und die hohen beim Kreuzer.

Die gegebenen Daten zeigen, wie klein der personelle und materielle Aufwand für ein U-Boot, wie groß der für einen Kreuzer ist. Betrachtet man das Wirken unsrer am Anfang des Krieges übersee stationierten Kreuzer im Ganzen, so kann des Kritikers Urteil nicht günstig sein. Wohl waren die Schwierigkeiten gewaltig: der Mangel an Stützpunkten, die ungenügende artilleristische Armierung und Geschwindigkeit — und diese verringerte sich noch ständig dadurch, daß in tropischen Gewässern die Schiffsböden bewuchsen, und nicht dadurch allein. Man kann nicht von jedem Kommandanten erwarten, daß er sich von vorn herein als ein Genie in der Führung des Handelskrieges erweisen wird. Zu dergleichen gehören außerordentliche natürliche Anlagen, die nicht Jeder hat, sowie Routine, die erst erworben wird. Der erhebliche Abstand zwischen den Leistungen der einzelnen Kreuzer — manche, wie ‚Scharnhorst', ‚Gneisenau' und ‚Nürnberg' haben überhaupt keine Beute gemacht, während ‚Karlsruhe' und ‚Emden' je 17 Schiffe aufzuweisen haben — spricht für die Richtigkeit dieser Ansicht. Aber es wäre ungerecht, wollte man nun etwa auf Grund der Beuteziffern Schlüsse auf die Befähigung der einzelnen Kommandanten ziehen. Die ‚Königsberg', zum Beispiel, mit nur Einem erbeuteten Schiff, hatte in ostafrikanischen Gewässern wohl wenig Gelegenheit, sich im Kreuzerkrieg Lorbeeren zu holen. Dort machten ihr die vielen englischen Kriegsschiffe das Handwerk sicherlich schwer. Sie hätte sich schon entschließen müssen, dieses Gebiet zu verlassen, vielleicht auf der Route Capstadt—Sydney Kauffahrer zu jagen. Die Unterstützung jedoch, die das Landungscorps der ‚Königsberg' später un-

sern ostafrikanischen Truppen lieh, gleicht das im Kreuzerkrieg entstandene Manko wieder aus. ‚Königsberg‘ mußte am dreißigsten Oktober in den Rufidji-Fluß einlaufen, wo sie von britischen Kreuzern eingeschlossen wurde.

Fazit? Die Kreuzertätigkeit übersee hat sich im großen Ganzen, rechnet man den praktischen Nutzen gegen die eingesetzten Mittel auf, als verfehlt herausgestellt. Das moderne Unterseeboot, dessen Aktionsradius nahezu als unbeschränkt bezeichnet werden darf, besonders, wenn es in Gemeinschaft mit Brennstoff nachfahrenden Troßunterseebooten operiert, ist jedem über Wasser fahrenden Kreuzer in Nutzeffekt weit überlegen. Hätten uns genügend U-Boote zu Gebote gestanden, so wäre es technisch möglich gewesen, auch in Gewässern fern der Heimat die feindliche Handelsschiffahrt lahm zu legen. Es war eben nur eine Frage der Quantität der U-Boote, denn die Qualität von Personal und Material war völlig befriedigend. Anstelle des modernen Handelszerstörers, des U-Boots, ließen wir, mangels einer genügenden Menge von U-Booten, den alten Kreuzertyp treten. Ihm konnte unter den obwaltenden Umständen, bei dem Mangel an Stützpunkten und der Uebermacht der englischen Flotte, ein Fiasko nicht erspart bleiben.

XIV.
Souchon

Außer Scheer und Hipper hat sich unter den Admiralen, die im Kriege an der Front tätig waren, nur noch Souchon einen Namen gemacht. Als Chef einer Kreuzerdivision weilte er bei Beginn des Krieges im Mittelmeer. Am zweiten August 1914 bombardierte er mit dem Schlachtkreuzer ‚Göben‘, seinem Flaggschiff, und dem Kreuzer ‚Breslau‘ Bône und Philippeville, nahm dann in aller Eile Kohlen in Messina ein, durchbrach die Kette der britischen Kriegsschiffe in der Nacht vom sechsten und lief wohlbehalten am zehnten August in die Dardanellen ein. Dieser Durchbruch, bei dem unter anderm die Irreführung des Feindes durch funkentelegraphische Kunststücke Triumphe feierte, bleibt vom kriegsmaritimen Standpunkt eine Bravourtat, und das Einlaufen in die Dardanellen zeugt von hoher politischer Energie. Daß der hierdurch erzwungene Anschluß der Türkei an die Mittemächte ein politischer Fehlgriff war, ändert nichts an Souchons Verdienst, der ja nur den Befehl der vorgesetzten Stellen ausführte. Bis 1917 blieb Souchon in der Türkei und widmete sich der Reorganisation der osmanischen Flotte die

durch die englischen Instrukteure arg in Verfall geraten war. Fabelhaftes hat Souchon hier geleistet. Bereits im November 1914 konnte er der russischen Flotte im Schwarzen Meer entgegentreten. Viele erfolgreiche Kreuzfahrten wurden von Souchon weiterhin unternommen. Ende 1917 kehrte er in die Heimat zurück. Wilhelm der Zweite verlieh ihm am Jahrestag des ersten gemeinsamen Kampfes von Deutschen und Türken den Pour le mérite und der Sultan einen goldenen Ehrensäbel.

Souchon, von gleichem Alter wie Hipper, ist auch wie er 1881 in die Marine eingetreten. Er war einer der wenigen höhern Seeoffiziere, über die fast nie „geschimpft" wurde, und erfreute sich des ungeteilten Vertrauens seiner Untergebenen und seiner Kameraden. Ich bin Souchon im Leben öfters nahegekommen, habe manche Jahre mit ihm auf demselben Schiff, an der gleichen Stelle Dienst getan. So waren wir an Bord als Wachhabende verschiedentlich zusammen tätig, zum Beispiel auf der Kreuzerfregatte ‚Gneisenau' — der alten, mit Takellage — während einer Reise nach Südamerika, Westindien und Nordamerika. Souchon war der älteste Wachhabende, ich der zweite und Meyer-Waldeck, später Gouverneur von Kiautschou, der dritte. Unzählige Male löste ich Souchon auf der Kommandobrücke von Wache ab, sei es in dunkler, kalter und stürmischer Nacht auf der Nordsee, sei es unter einem wolkenlosen, in satter Bläue strahlenden Tropenhimmel, wenn alle Segel im Passat voll geschwellt standen. Nie war Souchon aus seinem Gleichmut, nie aus seiner guten Laune zu bringen. Stets wahrte er, auch unter den widrigsten Umständen, glückhaft sein seelisches Gleichgewicht. Nicht, daß er keine Nerven gehabt, daß er keine Erregung gekannt hätte. Dazu war er ein viel zu fein und zart besaiteter Mensch. Aber von sogenannter Nervosität war er gänzlich frei. Er beherrschte sich und seine Nerven, und das ist mehr wert, als wenn ein starkknochiger Mann auf seinen Mangel an Nervenkrisen pocht. Souchon hatte „ein Herz für seine Untergebenen", war klug und verstand es, auch mit schwierigen Vorgesetzten gut auszukommen. Seine unerschütterliche Ruhe und sein ausgleichender Gerechtigkeitssinn verrichteten oft, in seinen jüngern Jahren schon, Wunderdinge. Man hat auf langen Reisen manche Gelegenheit, sei es im Dienst, sei es in der Messe, diplomatische Begabung zu beweisen. Und Souchon bewies sie.

Zuletzt war ich mit Souchon dienstlich im Kreuzergeschwader zusammen, auf der ostasiatischen Station. Er war Chef des Stabes auf dem Admiralschiff, ich Kommandant eines der Kreuzer des Verbandes. Nicht selten kommt es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der ersten Stelle, dem

Admiral, und den untergeordneten Stellen, den Kommandanten. Der Chef des Geschwaders betrachtet die Dinge eben unter anderm Gesichtswinkel als die einzelnen Unterbefehlshaber. Sie vertreten naturgemäß ihre Sonderinteressen, die ihres Schiffes — der Chef vertritt oder sollte doch vertreten die Interessen des gesamten Verbandes. Da verstand Souchon es in gradezu idealer Weise, besänftigend und vermittelnd zu wirken. Wir Kommandanten waren ihm dafür um so mehr verpflichtet, als man dergleichen nicht grade häufig findet.

Noch eine Erinnerung an Souchon. Vor der Inspizierung meines Schiffes durch den Admiral, dessen Eigenarten ich nicht genauer kannte, da er erst vor kurzem aus der Heimat gekommen war, gab mir Souchon Instruktion, wie ich mich zu verhalten hätte, um die Besichtigung gut zu überstehen. „Also“, sagte Souchon, „um zehn Uhr ist der Beginn der Inspizierung angesetzt. Der Admiral verspätet sich gern — aber er mag nicht durch irgendetwas daran erinnert werden. Lassen Sie somit vier Glas schlagen, wenn er über das Fallreep kommt. Dann sorgen Sie dafür, daß die Tunke — ‚Tunke‘ muß auf dem Menü, pardon: auf der ‚Speisenfolge‘ stehen — nicht etwa über den Braten auf der Schüssel gegossen aufgetragen wird, sondern in einem besondern Gefäß.“ Und so gab mir Souchon noch allerhand Winke, die wichtig waren, wenn man gut abschneiden wollte. Der Laie wird vielleicht meinen, daß ich übertreibe. Nein, durchaus nicht; man mußte sich die Eigenheiten der lieben Vorgesetzten sehr gewissenhaft einprägen, um nicht bei einer Besichtigung einen „Reinfall“ zu erleben, dessen Folge der berühmte „blaue Brief“ war. So mußte dem Prinzen Heinrich stets zweimal Suppe serviert werden. Wer das unterließ, beging in seinen Augen eine Taktlosigkeit. Und wehe, wenn die aufwartenden Stewartsmaate (Kellner) keine Handschuhe anhatten! Dann geriet Seine Königliche Hoheit in Raserei. Es kam bei meiner Inspizierung genau nach Souchons Voraussage. Der Admiral verspätete sich um eine gute Viertelstunde. Als sein Fuß auf die unterste Stufe des Fallreeps trat, schlug der Läufer (Wachmatrose) vier Glas und der Steuermann stellte die Schiffsuhr auf dem Achterdeck um reichliche fünfzehn Minuten zurück. Das Gesicht des Admirals strahlte, als er auf Deck erschien, und der Glanz wich nicht während der ganzen Inspizierung, auch nicht während des Frühstücks, wo es ebenfalls streng nach den Ratschlägen Souchons ging. (Heidsieck, aber in Flaschen mit dem Etikett „Burgeff grün“.) So waltete Souchon als gütige Fee über mir und meinem Schiff. Ich habe ihm das nie vergessen.

XV.

Großkampfschiff und U-Boot

Auf dem Forum romanum wurde die Columna rostrata, jene mit Schiffsschnäbeln verzierte Säule zum Andenken an den ersten Seesieg der Römer errichtet. C. Duilius hatte 260 vor Christi Geburt bei Mylae die bis dahin meerbeherrschende Flotte Carthagos mit Hilfe der Enterbrücken und -haken geschlagen. Ein neues Kampfinstrument, durch dessen Gebrauch der Römer seine landsoldatische Ueberlegenheit auf den schwankenden Boden der Schiffsplanken übertragen konnte, diente dem Sturz der ersten Seemacht. Ueber zweitausend Jahre später wähnten Voreilige, daß es dem vom Engländer Whitehead konstruierten Torpedo, lanziert vom Torpedoboot, beschieden sein würde, des britischen Reiches Vormachtstellung auf den „highways of the nations“ zu erschüttern. 1884 übergab der Korvettenkapitän Tirpitz dem Reichstag eine Denkschrift, in der 115 Torpedoboote gefordert wurden.

Aber ein Irrtum wars, zu erträumen, daß das Unterwassergeschoß von einem Torpedoboot aus, das sich dem Feinde als Zielscheibe bietet, das Schicksal der gepanzerten Mastodons, der Träger britischer Seegeltung, besiegeln werde. Erst als das Unterseeboot, seinem Embryo-Zustand entwachsen, sich das Attribut „kriegsbrauchbar“ erworben, hätte tatkräftig-frisches Zugreifen dem Mutigen die Palme erstreiten können. Hier mangelte dem Admiral v. Tirpitz, was an unrechter Stätte dem jungen Korvettenkapitän Tirpitz eigen gewesen war. Er hätte, ähnlich Duilius, der mit einem neuen Kampfinstrument — den Enterhaken — die carthagischen Bi- und Triremen den Boden des mittelländischen Meeres aufsuchen ließ, nun die britischen Monstreschlachtschiffe durch das kleine U-Boot ins Reich der Fische schicken, des Union Jack Seetyrannis austilgen können. Er hätte! Unser Verhängnis wollte, daß der von Wilhelm dem Zweiten erkürte Leiter unsres Geschicks zur See auf die falsche Karte setzte: auf die des Goliath statt auf die des David. Durch seines Herrn unheilvollen Wahn von der schimmernden Wehr betört, strebte er, mit der überwältigenden Macht des meerbeherrschenden Albion zu rivalisieren, wollte er in Jahrzehnten als Frucht einheimsen, was jenes in Jahrhunderte langer Arbeit errungen. Kurz: er baute Linienschiffe und Panzerkreuzer, statt U-Boote. So kams, daß er des Lorbeerkranzes verlustig ging, kein zweiter Duilius wurde, und daß keine Columna submarina auf dem Platz vor dem Hause der Volksvertreter in Berlin aufgestellt werden wird.

Wenige Fragen auf kriegsmaritimen Gebiet riefen größeres Interesse hervor, wenige führten zu erbitterterm Meinungsstreit als die nach dem Wert des Großkampfschiffes — der Hochseeflotte — und des U-Bootes. „Die Tätigkeit unsrer U-Boote wird erst ermöglicht durch das Vorhandensein der Hochseeflotte.“ Dieser Glaubenssatz wurde von den Verteidigern des Großkampfschifftyps in zahllosen Vorträgen und Artikeln vertreten, jede andre Ansicht als laienhaft abgetan. Die Zensur lieh Unterstützung. Die entgegengesetzte Meinung durfte nie zu Worte kommen. Dafür sorgte Tirpitz! Die Anhänger des Schlachtschiffs gingen sogar noch weiter: sie sagten, die Hochseeflotte schütze in erster Linie die heimischen Küsten. So äußerte, zum Beispiel, der stellvertretende Chef der Marinesektion, der oesterreichische Kontreadmiral Rodler in der Delegation: „Daß die feindlichen Flotten die Adria und unsre Küste verschont haben, verdanken wir vornehmlich unsrer Schlachtflotte, die alle Kriegsjahre hindurch intakt und schlagbereit dastand und noch dasteht. Es mögen auch unsre U-Boote neben den natürlichen Vorzügen unsres Küstengebiets zu dieser Schonung beigetragen haben. Ausschlaggebend war dies aber nicht, denn die Schlachtschiffe als Träger der schweren Artillerie sind die mächtigen mobilen Festungen, die sich an jeden Punkt der Küste begeben können, wo Gefahr droht.“ Die Ironie des Schicksals wollte, daß wenige Tage darauf, am zwölften Juni 1918, der neuste und stärkste Dreadnought der k. u. k. Flotte ‚Szent-István‘ (der erst am dreizehnten Januar 1914 von Stapel gelaufen war) in der Adria, als er einmal unvorsichtig den Hafen verlassen hatte, torpediert und versenkt wurde.

Die den Wert der Hochseeflotte, den Wert des Großkampfschiffs geringer, des U-Boots höher einschätzten, wiesen auf die Ereignisse vor den Dardanellen, an der flandrischen Küste hin und behaupteten: daß dort der Feind am erfolgreichen Angriff verhindert wurde, war einzig den Küstenbefestigungen und den unter ihrem Schutz auslaufenden U-Booten zu verdanken, denn es stand keine Hochseeflotte zur Verfügung. Die Bekämpfer dieser Meinung wenden ein, die „Fernwirkung“ der deutschen Hochseeflotte hätte hierbei eine große Rolle gespielt, das heißt: die Engländer hätten nicht gewagt, genügend starke Flottenteile zur Niederringung der Befestigungen an den Dardanellen aufzubieten, weil sie besorgt sein mußten, daß die dann zu sehr geschwächten Streitkräfte in den heimischen Gewässern von der deutschen Flotte zum Kampf gestellt und geschlagen worden wären. Ebenso hätten die Engländer nicht unternommen, die flandrische Küste mit stärkern Machtmitteln anzugreifen, weil sie fürchteten, die deutsche Hochseeflotte würde aus der Helgoländer

Bucht ausbrechen und den Küstenbefestigungen zu Hilfe eilen. Man erkennt: die Ansichten bedürfen der Klärung.

Die Hochseeflotte sei das „Rückgrat" jeder U-Boots-Tätigkeit? Darüber herrscht nicht einmal unter den Befürwortern völlige Uebereinstimmung. So schrieb ein inaktiver Kontreadmiral in einem kieler Blatt am siebzehnten September 1917: „Es mag für den Laien verführerisch sein, aus der — wie wir hoffen — entscheidenden Wirkung des deutschen Tauchboots voreilige Schlüsse zu ziehen. Aber es liegt da die Gefahr vor, daß er unbeachtet läßt, welche Bedeutung das Vorhandensein einer starken deutschen Schlachtflotte für das strategische Verhalten unsrer Gegner gehabt hat. Schon früher habe ich darauf hingewiesen, daß die schlagfertig liegende deutsche Hochseeflotte das Rückgrat unsrer Wehrmacht zur See gewesen ist. Durch sie wurde die britische Flotte in der Nordsee gebunden. Mit Rücksicht auf sie hat die britische Oberleitung nicht gewagt, wirklich kampfkräftige Linienschiffe nach den Dardanellen zu schicken, durch deren Einsetzen die Aussichten auf ein Durchbrechen der Meerengen wesentlich größere gewesen wären. So hat die deutsche Hochseeflotte durch ihr bloßes Vorhandensein den Angriff auf Konstantinopel scheitern lassen." Hier wird also ausgesprochen: durch die deutsche Hochseeflotte wurde die britische Flotte in der Nordsee gebunden. In einem kölner Blatt äußerte am neunundzwanzigsten Dezember 1917 ein Kapitän zur See: „Daß wir die Flotte dort — in der Ostsee — einsetzen konnten, daran hat der Unterseebootkrieg seinen großen Anteil. Er hat England die defensive Seekriegführung aufgezwungen, die es ihm nicht mehr möglich macht, unsre Hochseeflotte in der Nordsee zu binden." Endlich schrieb ein aktiver Kontreadmiral, gleichfalls in einer kölner Zeitung, Ende Mai 1917: „Der Schlachtflotte kommt, wie gezeigt, ein erheblicher Anteil an der jetzigen günstigen Lage zu." (Hungersnot in England!) „Ihr Sieg vor dem Skagerrak schuf die notwendigen Vorbedingungen des U-Boot-Kriegs. Die großen Erfolge in unserm U-Boot-Handelskrieg sind nur möglich, weil England auf Grund politischer Ueberlegungen und auf Grund der Erfahrungen in der Skagerrak-Schlacht seine Flotte schont. Das ganz Neue und Besondere der heutigen Lage besteht darin, daß das U-Boot durch keine Fernblockade am Auslaufen in die hohe See gehindert werden kann."

Dies die Argumente der Hochseeflotten-Anhänger. Sie behaupten, ohne den Schutz durch die Großkampfschiffe sei jede Wirkung der U-Boote ausgeschlossen. Der Feind würde sich weder durch die Geschütze der Küstenforts noch durch U-Boote und Minen hindern lassen, die Kriegshäfen, das heißt: die Stützpunkte der U-Boote zu zerstören. Hiermit

wären die U-Boote außer Gefecht gesetzt. Nur die Hochseeflotte hielte den Gegner von der Offensive ab.

Nun die U-Boot-Verteidiger. Küstenbefestigungen könnten bei dem heutigen Stand der Technik uneinnehmbar gemacht werden. Ein bekanntes französisches Wort lautet: „Un canon à terre vaut un vaisseau de mer", und Mahan schrieb 1899: „Eine sachgemäß angelegte Küstenbefestigung kann so stark gemacht werden wie erwünscht, ihre Tragfähigkeit für Geschütze ist unbegrenzt, was bei der Flotte nicht zutrifft. Ist deshalb eine Küstenbefestigung nicht stark genug, jeden offensiven Angriff einer Flotte zurückzuweisen, so haben ihr aus irgendwelchen Gründen ihre Erbauer nicht die Stärke gegeben, die sie billigerweise hätte haben müssen." Am Lande läßt sich ein Geschütz aufstellen, das 120 Kilometer weit schießt, wie wir seit 1918 aus dem Bombardement von Paris wissen. An Bord ist dies nicht angängig. Mit solchen Riesenkanonen und mit Mörsern, die ebenfalls auf Schiffen keine Verwendung finden können, ist es möglich, den Feind weit ab zu halten. Wenn genügend U-Boote und Minen vorhanden sind, kann der Schutz so verstärkt werden, daß jeder Angreifer sich hüten wird, den feindlichen Küsten zu nahe zu kommen. Eine Beschießung der Küstenplätze allein wird außerdem nicht hinreichen. Die Stützpunkte und Ausrüstungsstätten der U-Boote müssen tatsächlich erobert werden, also muß der Angreifer am Lande von ihnen Besitz ergreifen. So erst wird das Auslaufen der U-Boote völlig unterbunden werden. Beweis: die Ereignisse vor den Dardanellen und an der flandrischen Küste. Hier hat der Gegner mehrfach versucht, durch Beschießungen die U-Boote am Auslaufen zu hindern. Die Verteidigung war keineswegs stark, die Befestigungen waren teilweise recht improvisiert. Dennoch vermochte der Feind nichts auszurichten. Der anfängliche Versuch der Ententeflotten, die Dardanellen zu forcieren, war völlig verfehlt. Selbst das neuste Großkampfschiff der britischen Flotte, die ‚Queen Elizabeth' mit ihren 38,1-cm.-Geschützen, das vor Gallipoli erschien, war nicht imstande, nennenswerten Schaden anzurichten. Die Sorge vor den deutschen U-Booten hat die gesamten Streitkräfte der Entente schließlich aus der Nähe der Dardanellen vertrieben. Flottenteile allein, ohne Unterstützung durch Landungscorps können in solchen Fällen eben nicht erfolgreich sein. Derartige Unternehmungen sind sinnlos. Denn hätten die Flotten wirklich die Dardanellenstraße passieren, ins Marmarameer eindringen und vor Konstantinopel erscheinen können, so hätte dann erst der eigentliche Kampf begonnen. Für ihn wäre Heeresmacht erforderlich gewesen. Das hat die Entente auch später eingesehen, und daher strebte sie, von der Gallipoli-Halbinsel aus am Lande

sich der Hauptstadt zu nähern. Aehnlich lagen die Verhältnisse an der flandrischen Küste. Jeder Schuß von See aus bedeutete eine unnütze Verschwendung von Munition. Erinnert man sich dieser Vorgänge, so wird man erkennen, daß sich ein Angriff in der Helgoländer Bucht noch weit aussichtsloser gestaltet haben würde, auch wenn dort, ebenso wie vor den Dardanellen und vor der flandrischen Küste, keine Hochseeflotte in den Verteidigungskampf hätte eingreifen können. Die U-Boot-Freunde sind also der Ansicht, daß hauptsächlich die U-Boot-Gefahr die englischen Großkampfschiffe gezwungen hat, so weit wie irgend möglich in den schützenden Häfen vor Anker zu bleiben, sie davon abgehalten hat, in der Nähe der deutschen Küsten aufzutreten.

Trotz all diesen für den Wert des U-Boots sprechenden Faktoren sind sich die U-Boot-Anhänger darüber klar, daß in der Zukunft der Großkampfschiffsbau nicht aufgegeben werden wird, denn sie wissen, daß die Kriegsschiffsbaupolitik in der Admiralität bestimmt wird, von Admiralen, die Flotten und Geschwader von Großkampfschiffen kommandieren, und allenfalls von Kapitänen zur See, die Dreadnoughts befehligen, während die Führer der U-Boote Kapitänleutnants und Leutnants sind. Man darf nicht vom Schuster verlangen, er solle Propaganda fürs Barfußlaufen machen.

XVI.
Der U-Boot-Krieg und seine Folgen

Nächst dem Einmarsch unsrer Truppen in Belgien zu Anfang August 1914 war der uneingeschränkte U-Boot-Handelskrieg der schwerste und verhängnisvollste Fehler, der von unsrer obersten Kriegsleitung gemacht worden ist. Mit der Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges am ersten Februar 1917, die den Eintritt Nordamerikas in die Reihe unserer Feinde zur Folge hatte, wurde unsre Niederlage besiegelt. Wenn auch letzten Endes Wilhelm den Zweiten die Verantwortung für die folgenschwere Erklärung trifft, so muß dennoch berücksichtigt werden, daß er sich in den Spezialfragen — Vorhandensein der nötigen militärischen Mittel, Erfolgsaussichten und dergleichen — auf die zuständige Ressortstelle: die Leitung der Kriegsmarine verlassen mußte. Dieser bleibt somit die schwerste Schuld aufzubürden. Sie hatte es schon im Frieden verabsäumt, die modernste Waffe, das Unterseeboot, auszubilden, was grade für uns, die zur See Schwächern, von höchstem Wert gewesen wäre. Die Hauptschuld trifft also Tirpitz, der vor dem Krieg die U-Boot-Waffe nicht

förderte, wie es im Interesse unsrer Landesverteidigung gelegen hätte. Den Bau von Großkampfschiffen betrieb er mit größter Inbrunst. Damit schaffte er uns die Gegnerschaft Englands und den Krieg. Der freikonservative Professor Hans Delbrück schrieb in den Preußischen Jahrbüchern vom Oktober 1918: „Die falsche Marinepolitik des Admirals v. Tirpitz, der statt der U-Boote einen Dreadnought nach dem andern baute, die nun doch nicht die Blockade der Nordsee verhindern können, den Argwohn der Engländer aber bis zur Raserei steigerten . . .“ Hohe Seeoffiziere waren andrer Meinung als Tirpitz, traten für den U-Boot-Bau und gegen den von Großkampfschiffen auf. Aber sie wurden nicht gehört.

Welches U-Boot-Material stand uns Anfang August 1914 zu Gebote? Zunächst: Wie viele U-Boote wurden vor dem Kriege gebaut? Am vierzehnten Dezember 1906 kam das erste U-Boot in Dienst. Es war von der Germania-Werft in Kiel erbaut. Die hatte früher bereits für die russische Marine ein U-Boot ‚Die Forelle‘ hergestellt, das Wilhelm der Zweite im Herbst 1902 besichtigte. Die nächsten drei U-Boote der Germania-Werft: ‚Karp‘, ‚Karras‘ und ‚Kambala‘ gingen ebenfalls nach Rußland. 1905 machten diese U-Boote ihre Uebungen in der Kieler Bucht, und der Kaiser wohnte ihnen im Juni bei. Zwei erfolgreiche Torpedotreffer auf den Kreuzer ‚München‘ brachten dem Kommandanten eine Ordensauszeichnung. Endlich 1908 schwamm unser zweites U-Boot; 1909 kamen 2 Boote in Dienst, 1910 4, 1911 und 1912 je 5, 1913 6 und 1914 bis zum August 4. Das macht zusammen 28. Eins ist jedoch abzuziehen, Nummer 2, das nie frontbereit wurde. Wir traten also mit 27 fertigen U-Booten in den Krieg ein.

Tirpitz behauptete früher, es hätte keinen Zweck, kleine Boote mit geringem Aktionsradius zu bauen. Nun: ‚U 9‘, das berühmte Boot des Kapitänleutnant Weddigen, das schon am achtzehnten Juni 1911 in Dienst kam, vernichtete am zweiundzwanzigsten September 1914 drei englische Panzerkreuzer. Hätten wir nur mehr von diesen alten kleinen Booten gehabt! Tirpitz selbst fällte das härteste Urteil über seine verkehrte Unterseebootsbaupolitik in dem bekannten Interview, das er dem Amerikaner Herrn v. Wiegand im Dezember 1914 gab. Er sagte: „Daß die U-Boote ein neues und großes Kampfmittel in der Seekriegführung sind, ist nicht zu bestreiten. Wir glaubten früher, sie könnten kaum länger als drei Tage von ihrer Basis fortbleiben, da die Besatzung dann erschöpft sein müßte.“ Mit diesen Worten spricht Tirpitz sich sein Verdammungsurteil. Er sagt mit einer Offenherzigkeit, die man sonst nicht an ihm kennt, daß er noch im Kriege keine Vorstellung von den Verwendungsmöglichkeiten des U-Boots gehabt hat, daß er die U-Boot-Waffe in langen Friedensjahren

nicht genügend hat ausprobieren lassen. Wenn man im Frieden nicht feststellt, was eine Waffe zu leisten vermag, kann man naturgemäß auch nicht wissen, in welchem Grade ihre Förderung zweckmäßig ist, in welchem Grade sie ausgebaut werden muß. Köstlich sind die naiven Worte, die auch noch in dem erwähnten Interview fielen: „man dürfe nicht vergessen, daß U-Boote am besten an den Küsten und in flachen Gewässern operieren". Als diese Worte gesprochen wurden, hatten schon einige unsrer U-Boote Erfolge im weiten Ozean gehabt. Der Mangel an Fachkenntnis, an Unterrichtetheit in diesen Aeußerungen des „Großadmirals" ist verblüffend.

*

Wie vollzog sich der Ausbau unsrer U-Boot-Waffe während des Krieges? Es ist das eins der traurigsten Kapitel der Seekriegsgeschichte. Nach dem Erfolg von ‚U 21' (Kommandant: Kapitänleutnant Hersing), das schon am fünften September 1914 den britischen Kreuzer ‚Pathfinder' vernichtete, und nach dem Erfolg von ‚U 9' hätte man annehmen müssen, daß Tirpitz nun mit aller Energie den bis dahin vernachlässigten Ausbau der U-Boot-Waffe betreiben würde. Weit gefehlt. Die aus den Etatsjahren 1912 bis 1914 stammenden Boote, das heißt: bis zu ‚U 45' wurden im Laufe des letzten Quartals 1914 und bis zum Oktober 1915 dienstbereit. Im August 1914 wurden bei den Werften folgende Aufträge gegeben: ‚U 46' bis ‚U 50' bei der Kaiserlichen Werft Danzig; im September ‚U 51' bis ‚U 56' bei der Germania-Werft Kiel; im Oktober ‚U 57' bis ‚U 62' bei der Aktien-Gesellschaft Weser. Dann erfolgten im November und Dezember überhaupt keine Aufträge. Im Januar 1915 erging Bestellung auf ‚U 71' und ‚U 72' an den Vulkan Hamburg, auf ‚U 73' und ‚U 74' an die Kaiserliche Werft Danzig und im März auf ‚U 75' bis ‚U 78' an den Vulkan. ‚U 63' bis ‚U 70' wurden im Mai 1915 bei der Germania-Werft bestellt.

In Dienst kamen die im August 1914 bestellten Boote wie folgt:

U 45 im Oktober 1915
U 46 im Dezember 1915
U 47 im März 1916
U 48 im April 1916
U 49 im Juni 1916
U 50 im Juli 1916,

die im September 1914 bestellten:

U 51 im Februar 1916
U 52 im März 1916
U 53 im April 1916
U 54 im Mai 1916
U 55 und 56 im Juni 1916,

die im Oktober 1914 bestellten:

U 57 im Juli 1916
U 58 im August 1916
U 59 im September 1916
U 60 im November 1916
U 61 zu Anfang Dezember 1916
U 62 zu Ende Dezember 1916.

Die Bauzeiten schwankten also zwischen sechzehn und siebenundzwanzig Monaten. Außer diesen U-Booten, Booten von 675 bis 800 Tonnen Deplacement, wurden ‚U-B‘- und ‚U-C‘-Boote bestellt. Die ‚U-B‘-Boote — „Kanalflöhe“ genannt —, die hauptsächlich von der flandrischen Küste aus gebraucht wurden, sind kleine Boote von anfänglich 127 Tonnen Größe; sie wuchsen später auf 520 Tonnen. Die ‚U-C‘-Boote waren als Minenleger gedacht. Sie hatten zunächst ein Deplacement von 168 Tonnen, später stieg es bis auf 474 Tonnen. Die ersten ‚U-B‘-Boote waren im Oktober 1914 in Auftrag gegeben, die ersten ‚U-C‘-Boote im Dezember 1914. Auf technische Einzelheiten der verschiedenen Bootstypen einzugehen, würde zu weit führen. Nur die Zahl der Bemannung sei erwähnt. Die U-Boote bis 116 hatten 36 Mann an Bord, die bis 138 sollten 44, die bis 157 sollten 81, die bis 172 sollten dann wieder 36 haben. Die ‚U-B‘-Boote hatten 14 bis 26, die ‚U-C‘-Boote 14 bis 24 Mann Besatzung.

Um klar zu machen, in welcher Form sich die weitern U-Boot-Bestellungen unter Tirpitz vollzogen, seien folgende Daten gegeben. An U-Booten wurden, wie erwähnt, im Oktober 1914 bis zur Nummer 62 bestellt. 1914 erfolgten dann keine Bestellungen mehr. 1915 erging Auftrag für 63 bis 104, und im Jahre 1916, das heißt: bis zum fünfzehnten März, wo Tirpitz verabschiedet wurde, wurde kein U-Boot mehr bestellt. Erst Capelle gab vom Mai 1916 an den Auftrag zur Kielstreckung für 105 bis 157. An ‚U-B‘-Booten wurden unter Tirpitz an die Werften vergeben: 1 bis 17 im Jahre 1914, 18 bis 47 im Jahre 1915; im Jahre 1916 wurden erst nach seiner Verabschiedung 48 bis 87 auf die Helling gelegt. Endlich gab Tirpitz an ‚U-C‘-Booten folgende Bestellung: 1 bis 15 im Jahre 1914. 16 bis 48 im Jahre 1915, 49 bis 79 bis zum März 1916. Insgesamt hat Tirpitz während seiner Amtsführung im Kriege, also in zwanzig Monaten nur ‚U 46‘ bis ‚U 104‘, das heißt: 54 U-Boote vom sogenannten Ms.-Typ — im Durchschnitt von 800 Tonnen Deplacement — mit zusammen 41 766 Tonnen und an ‚U-B‘- und ‚U-C‘-Booten 38 689 Tonnen in Auftrag bei den Werften gegeben, also in Summa 80 455 Tonnen. Er behauptete, mehr hätten die Werften nicht leisten können. Dagegen haben Werftvertreter ausgesagt, daß sie damals noch imstande gewesen wären, fast

unbegrenzt U-Boote zu bauen. Tirpitz hat nur wenige Privatwerften mit U-Boot-Bauten bedacht (Germania-Kiel, Vulkan-Hamburg, A.-G. Weser und Blohm & Voß), während über ein Dutzend unsrer Werften ihre Dienste angeboten hatten, und in der Folge ist bewiesen worden, daß diese Werften auch brauchbare U-Boote bauen konnten. Später waren außer den genannten beschäftigt: Schichau, Bremer Vulkan, Teklenburg, Neptun, Atlas, Seebeck, Howaldt, Flensburg, Nordseewerke.

Als Tirpitz aus dem Amt geschieden war, gab Capelle in der Zeit vom März 1916 bis Juni 1917 100 800 Tonnen in Bestellung. Mit dieser Bestellung ist der Beweis erbracht, daß Tirpitz nicht seine Pflicht getan hat. Aber auch die Aufträge Capelles waren längst nicht hinreichend. Auf direkte Veranlassung Bethmann Hollwegs, an den sich Abgeordnete der Fortschrittlichen Volkspartei gewandt hatten, wurden im Juni 1917 63 506 Tonnen und im Oktober 1917 93 996 Tonnen bestellt. Diese Aufträge reichten jedoch noch nicht aus, um unsrer U-Boot-Kriegführung die nötige Kraft zu verleihen. Die Zahl unsrer Feinde wuchs, die Abwehrmaßnahmen gegen die Angriffe der U-Boote wurden verbessert, die Verluste an U-Boote mehrten sich ständig. Kaum war Capelle aus dem Amt geschieden, da gab der neue Admiralstabschef Scheer unsern Werften den Auftrag, 333 U-Boote mit 224 280 Tonnen zu bauen. Leider war dieser Auftrag kaum an die Werften gegeben, — nämlich im September 1918 —, als der Waffenstillstand vor der Tür stand.

Was nun die einzelnen Phasen des U-Boot-Handelskrieges betrifft, so beschränkte sich anfangs die Tätigkeit unsrer U-Boote auf die Torpedierung von Kriegsschiffen. Es wurden eine ansehnliche Menge von Linienschiffen, Panzerkreuzern, geschützten Kreuzern durch die Torpedos unsrer U-Boote versenkt. Die Zahl wäre noch weit größer gewesen, wenn mehr U-Boote zur Verfügung gestanden hätten. Jedenfalls wurde hier schon die Ohnmacht der großen Schiffe vor den Unterseebooten klar erwiesen.

Am zwanzigsten Oktober 1914 wurde das erste feindliche Handelsschiff, der englische Dampfer ‚Glitra' unfern Skudnäs an der norwegischen Küste durch ‚U 17' aufgebracht und versenkt. Es war also auch eins der ältern Boote, das sich zu dieser Tat befähigt zeigte. Es folgten am dreiundzwanzigsten und sechsundzwanzigsten November die beiden englischen Dampfer ‚Malachite' und ‚Primo', die nahe Hâvre von ‚U 21' torpediert wurden. Jetzt wurde Tirpitz aufmerksam auf diese Art der Betätigung der U-Boote. Noch kurz vorher hatte er, wie mir seinerzeit Admiral v. Truppel, der frühere Gouverneur von Kiautschou, berichtet hat, den

Gedanken weit von sich gewiesen, U-Boote im Handelskrieg zu verwenden. „Ich werde doch nicht meine kostbaren U-Boote mit dergleichen nutzlosen Dingen sich abgeben lassen. Sie sollen die britische Großkampfschiffsflotte so stark dezimieren, daß unsre Hochseeflotte sie mit Aussicht auf Erfolg angreifen kann." Das ungefähr waren seine Worte. Aber nun erinnerte er sich wohl, daß schon lange vor dem Kriege ein deutscher Admiral den U-Boot-Handelskrieg vorausgesehen hatte, Freiherr v. Schleinitz, der in der ‚Deutschen Revue' von August 1908 geschrieben hatte: „Gelingt es den Kreuzern und Tauchbooten, die nicht in geschlossenen Verbänden, sondern einzeln zu operieren haben, eine größere Zahl nach England bestimmter Handelsschiffe zu zerstören, so wird das auf den Gegner empfindlicher wirken als eine verlorene Seeschlacht, zumal Tauchboote mit dem verlangten großen Aktionsradius, von der Elbe oder Jade auslaufend, ganz Großbritannien umkreisen und in die englischen Kanäle und Binnengewässer einzudringen vermögen, um dort ihrem Zerstörungswerk obzuliegen." Auch englische Seeoffiziere, wie der Admiral Scott, traten für das U-Boot ein, das im Handelskrieg eine große Rolle spielen würde, wenngleich es sich im allgemeinen geringer Sympathien in England erfreute. Einen Grund dafür, daß die hohen Seeoffiziere sich nicht für den U-Boot-Bau begeisterten, gab am fünften Mai 1917 ‚New Statesman' an: „Viele Leute fragen, warum immer Dreadnoughts gebaut werden. Es mag allerhand Antworten geben. Die aber, die sich dem bescheidenen Laien aufdrängt, ist die, daß ältere Offiziere Dreadnoughts und jüngere U-Boote kommandieren, und daß die Baupolitik der Admiralität in den Händen älterer Offiziere ruht, und daß es für den Flickschuster natürlich ist, zu glauben: nichts geht über Leder."

Nach den erwähnten ersten Erfolgen der U-Boote an der norwegischen und französischen Küste stießen unsre U-Boote immer weiter vor. ‚U 21', zum Beispiel, erschien am dreißigsten Januar 1915 in der Irischen See. Am vierten Februar 1915 kam die Erklärung unsres Admiralstabs über den U-Boot-Krieg, über ein einzurichtendes „Kriegsgebiet" heraus. Den Neutralen wurde eine entsprechende Denkschrift übersandt. Darin hieß es: „Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom achtzehnten Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr." Die nordamerikanische Regierung protestierte gegen

die Erklärung des Kriegsgebiets. Es entstand ein längerer Notenwechsel, der seinen Höhepunkt erreichte, als die ‚Lusitania‘ am siebenten Mai 1915 durch ‚U 20‘ versenkt worden war. Während des Jahres 1915 drangen unsre U-Boote bis in den Golf von Biscaya und dann ins Mittelmeer vor. Im März und April waren sie vor den Dardanellen erfolgreich. Verschiedene britische Kriegsschiffe wurden vernichtet. Im Spätsommer 1915 bedrohten unsre U-Boote auch die Zufuhren Rußlands in den nördlichen Gewässern. Bis vor Archangelsk gelangten sie. Im August 1916 kam die Kunde, daß das erste deutsche U-Boot in Baltimore angekommen sei. Es war ein Handels-U-Boot, die ‚Deutschland‘. Im Oktober folgte das Kriegs-U-Boot ‚U 53‘. Es besuchte Newport Rhode Islands. Bis dahin hatten sich unsre U-Boote bei ihrer Kriegführungsmethode im allgemeinen an die Bestimmungen des Kreuzerkrieges gehalten, besonders, nachdem von der nordamerikanischen Regierung verschiedentlich energisch Einspruch erhoben war, wenn Passagierdampfer ungewarnt und Schiffe außerhalb des Sperrgebiets versenkt worden waren. Am ersten Februar 1917 folgte die Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges, das heißt: in den festgesetzten Gebieten sollte jedes Schiff ohne vorhergehende Warnung torpediert werden.

Welches waren die Gründe für diese rigorose Kriegführungsmethode? Unsre Feinde hatten gelernt, sich mit den Angriffen der U-Boote abzufinden. Vielfach gelang es ihnen, U-Boote durch Ueberlistung zu vernichten. Unter falscher, nämlich neutraler Flagge liefen englische und französische Schiffe, und U-Boot-Fallen wurden erfunden: als unschuldige Fischerfahrzeuge verkleidete bewaffnete Schiffe lockten die U-Boote in nächste Nähe, um sie dann zu beschießen oder zu rammen. Selbstverständlich wurden unsre U-Boot-Kommandanten vorsichtiger; aber immerhin waren die Verluste beträchtlich. Endlich wuchs die Stimmung, daß mit der bisherigen Kriegführung kein Erfolg erzielt werden könne, weil die Gefahren zu groß seien, und es wurde gefordert, die Regeln des Kreuzerkrieges aufzugeben. Diese Regeln schreiben vor, für die Sicherheit der Besatzung und der Passagiere des aufgebrachten Schiffes Sorge zu tragen. Jedes aufgebrachte Schiff muß durch einen Warnungsschuß zum Anhalten veranlaßt werden, wonach der Aufbringende sich zu überzeugen hat, daß das zu versenkende Schiff ein feindliches ist. Dann ist Vorschrift, daß die Schiffspapiere geborgen werden müssen, und weiter, daß kein Menschenleben verloren gehen darf, daß also alle an Bord des aufgebrachten Schiffes befindlichen Personen auf das aufbringende Schiff gelangen können oder sonst geborgen werden. Sobald diese

einschränkenden Bestimmungen fallen gelassen würden, meinte man, würde der U-Boot-Krieg weit weniger Gefahren für die U-Boot-Besatzungen mit sich bringen. Zugleich wurde erhofft, daß die neutralen Schiffe durch die scharfen Maßregeln vom Befahren der Meere abgehalten werden würden. Anfänglich geschah dies auch. Aber sobald gemerkt wurde, daß gar zu wenig U-Boote tätig waren, daß die Möglichkeit, sicher über die Meere zu kommen, nach wie vor recht groß war, stellte sich die gesamte neutrale Schiffahrt in den Dienst unsrer Feinde. Der hohe Verdienst lockte zu sehr. In Deutschland wurden im allgemeinen alle diese Verhältnisse immer nur im optimistischen Sinne für uns betrachtet. Niemand wollte hören, wenn man einwandte, die Neutralen würden sich die Gelegenheit, tüchtig Geld zu verdienen, nicht entgehen lassen, die feindlichen Dampfer würden ebenso wie die neutralen Schiffe alle möglichen Vorsichtsmaßregeln treffen, um dem Angriff der U-Boote zu entgehen. Immer wieder war es die verhängnisvolle Unterschätzung unsrer Gegner, die vornehmlich durch Tirpitz ins Volk getragen wurde. Er hat, besonders als Vorsitzender der von ihm ins Leben gerufenen Deutschen Vaterlandspartei, die aus Alldeutschen und in deren Fahrwasser geratenen unpolitischen Leuten sich zusammensetzte, in dieser Beziehung eine ungeheure Schuld auf sich geladen.

Tirpitz ist der eigentliche Vater des U-Boot-Handelskrieges. Charakteristisch ist das Interview, das er dem Amerikaner v. Wiegand im November 1914 gewährte. „Amerika hat seine Stimme zum Protest nicht erhoben", sagte Tirpitz, „und wenig oder garnichts unternommen gegen die Schließung der Nordsee für die neutrale Schiffahrt durch England. Was wird nun Amerika sagen, wenn Deutschland einen Unterseebootkrieg gegen alle Handelsschiffe erklärt?" „Erwägen Exzellenz derartige Maßnahmen?" „Warum nicht? England will uns aushungern, wir können dasselbe Spiel treiben, England umzingeln, jedes englische Schiff oder jedes seiner Verbündeten, das sich irgendeinem Hafen Englands nähert, torpedieren, und dadurch den größern Teil der Nahrungsmittelzufuhr abschneiden." „Hat Deutschland genug U-Boote, um durchzuführen, was auf eine partielle U-Boot-Blockade Englands hinausläuft?" „Ja, in U-Booten größern Typs sind wir England überlegen." Es braucht kaum gesagt zu werden, daß Tirpitz hier zu bluffen versuchte. „Versuchte", denn der amerikanische Korrespondent kannte sicherlich genau unser U-Boot-Material.

Welches waren die Gründe, die Tirpitz bestimmten, auf den uneingeschränkten U-Boot-Krieg zu drücken? Weite Kreise waren, das wußte er, nicht im unklaren darüber, daß

unsre U-Boot-Waffe nicht genügend gefördert war. Er wußte weiter, daß die Oberste Heeresleitung jetzt noch nicht die Erlaubnis zum uneingeschränkten U-Boot-Krieg geben würde. Das bezweckte er aber grade, denn dann konnte er später sagen: „Ja, wenn Ihr mich nur hättet gewähren lassen, dann wäre Alles anders gekommen.“ Selbstverständlich wird sich kein Erwachsener von Tirpitz bluffen lassen. Wäre 1915 der U-Boot-Krieg sogleich „uneingeschränkt“ geführt worden, dann wäre eben Nordamerika schon damals völlig in das Lager unsrer Feinde geschwenkt und hätte sich militärisch ihnen angeschlossen. Ferner hätten die Engländer etwas früher damit angefangen, vollgültige Abwehrmaßregeln gegen die U-Boote zu erfinden. Es ist englische Eigenart, immer erst dann etwas zu unternehmen, wenn jeder Aufschub verhängnisvoll zu werden droht, wenn es „auf den Nägeln brennt“. Als dann am ersten Februar 1917 der uneingeschränkte U-Boot-Krieg eröffnet wurde, war es hierzu viel zu früh. Es waren auch damals noch viel zu wenig U-Boote vorhanden. Auch angesichts der politischen Entwicklung in Rußland wäre es empfehlenswert gewesen, einige Zurückhaltung bei Eröffnung des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs walten zu lassen.

Diese Zurückhaltung waltete aber leider nicht. Man wird sich noch entsinnen, bis zu welcher Siedehitze die Alldeutschen Anfang 1917 in den breiten Volksmassen den Gedanken an die Notwendigkeit des uneingeschränkten U-Boot-Krieges gesteigert hatten. Er sei, so wurde gepredigt, die einzige Rettung, er würde uns den Frieden binnen kurzem bringen. Wilhelm der Zweite erließ zum ersten Februar 1917 folgenden Befehl an die Flotte: „In dem bevorstehenden Entscheidungskampf fällt meiner Marine die Aufgabe zu, das englische Kriegsmittel der Aushungerung, mit dem unser gehässigster und hartnäckigster Feind das deutsche Volk niederringen will, gegen ihn und seine Verbündeten zu kehren durch Bekämpfung ihres Seeverkehrs mit allen zu Gebote stehenden Mitteln. Hierbei werden die U-Boote in erster Linie stehen. Ich erwarte, daß diese in weiser Voraussicht technisch überlegen entwickelte, auf leistungsfähige und leistungsfreudige Werften gestützte Waffe im Zusammenwirken mit allen andern Kampfmitteln der Marine und getragen von dem Geiste, der sie im ganzen Verlauf des Krieges zu glänzenden Taten befähigt hat, den Kriegswillen unsrer Gegner brechen wird.“ Mit diesem selbstbewußten Befehl gab Wilhelm der Zweite das Stichwort zu jenen zahllosen bombastischen Ansprachen und Aeußerungen unsrer Staatsmänner, zu den großsprecherischen Artikeln unsrer Presse. Einige Proben:

Ministerpräsident Graf Hertling am zweiten Februar 1917 in der Bayrischen Zweiten Kammer:

Was den uneingeschränkten U-Boot-Krieg anbelangt, so ist die Zeit der Erwägungen vorbei. Es gab nur diese eine Möglichkeit zur raschen, erfolgreichen Beendigung des Krieges.

Staatssekretär Dr. Helfferich am neunzehnten Februar 1917 im Deutschen Landwirtschaftsrat im Herrenhause:

Den in seinen Grundfesten bereits erschütterten Bau des britischen Weltreiches trifft unsre an Zahl und Leistungsfähigkeit gewaltig vermehrte U-Boot-Flotte ohne Unterlaß mit wuchtigen und unbarmherzigen Schlägen, bis der Tag gekommen sein wird, den jedes deutsche Herz glühend ersehnt.

Am dreizehnten März zu dem Vertreter des budapester Blattes ‚Az Est':

Bis zur nächsten Ernte bleibt England auf die Zufuhren von außen angewiesen, und hier werden unsre U-Boote die Lebensader des Inselreiches treffen.

Im Hauptausschuß des Reichstags Juni 1917:

Der U-Boot-Krieg ist für England ein unabwendbares und unentrinnbares Schicksal.

Der Bayrische Minister des Innern, Dr. v. Brettreich, schrieb im April 1917 in einem Flugblatt an die bayerische Landbevölkerung:

In einigen Monaten dürften die Unterseeboote ihre erfolgreiche Arbeit beendet haben, und dann ist der Krieg für uns gewonnen.

Der preußische Finanzminister Hergt am sechzehnten Januar 1918 in der Sitzung des Abgeordnetenhauses:

Wir merken, wie groß die Not unsrer Feinde ist, wenn wir hören, wie die Engländer nach der großen Armee über dem Wasser rufen. (Der amtliche Bericht verzeichnet „Sehr richtig"!) Die große Armee über dem Wasser kann nicht schwimmen, sie kann nicht fliegen, sie wird nicht kommen. (Lebhafter Beifall.)

Am neunzehnten Januar. 1918 im Abgeordnetenhause:

Weiß Dr. Mehring denn nichts von unserm U-Boot-Krieg, den wir seit zehn bis elf Monaten führen? Weiß er nicht, daß dem Gegner die Schiffe von Tag zu Tag mehr fehlen. daß zum Transport einer großen Armee hunderte von Schiffen fehlen? Beweisen kann ich das allerdings nicht, aber ich bin felsenfest überzeugt, daß diese Armee nicht herüberkommt.

Der Kriegsminister a. D v. Stein am vierundzwanzigsten März 1917 zu dem Vertreter des ‚Az Est':

Was vermag Amerika mehr für unsre Feinde zu tun, als es bis jetzt getan hat? Ob es die Flotte der Alliierten unterstützen wird, weiß ich nicht, und von einer Landarmee kann in naher Zukunft keine Rede sein. Amerika verursacht mir keine Sorgen.

Staatssekretär a. D. Zimmermann am sechsundzwanzigsten Februar 1917 zu dem Vertreter des ‚Vanguardia':

Der Krieg wird dieses Jahr beendet werden, unsre U-Boote werden das besorgen. Unser Entschluß ist unerschütterlich, denn nur dadurch kann der Krieg in diesem Sommer beendet werden, und das ist unser aller Wunsch.

Staatssekretär a. D v. Capelle im Hauptausschuß am siebenundzwanzigsten April 1917:

Ich zweifle nicht, daß England in absehbarer Zeit gezwungen sein wird, die nötigen Schlußfolgerungen aus dem U-Boot-Krieg zu ziehen. Amerikas Hilfe ist gleich Null, Null, Null.

Am fünften Juli 1917:

Ich nehme keinen Anstand zu sagen, daß ich persönlich davon überzeugt bin, daß der Krieg in diesem Herbst beendet ist. Ich persönlich bin der Ansicht, daß uns der U-Boot-Krieg innerhalb sechs Monaten den Frieden bringen wird.

Der Chef des Admiralstabs v. Holtzendorff in seiner Denkschrift vom zwölften Februar 1916:

Der U-Boot-Krieg zwingt England längstens in einem halben Jahr zum Frieden.

Der Abgeordnete Dr. Stresemann (Vortrag am zwanzigsten April 1917 in Berlin):

Aus meiner innersten Ueberzeugung stehe ich auf dem Standpunkt, daß die Dinge für uns heute so liegen, daß, wenn wir es ermöglichen, daß wir noch sechs Monate durchhalten, gar kein Zweifel darüber besteht, daß England nach sechs Monaten diesen Krieg nicht mehr weiterführen kann, und daß es niedergeworfen ist.

Im Reichstag am ersten März 1917:

Jedes Schiff unterliegt der deutschen Kontrolle. Ich bin überzeugt, daß uns der verschärfte U-Boot-Krieg den baldigen Frieden bringen wird.

Der Landtagsabgeordnete Bacmeister (Rede in Kiel am zweiten September 1917):

England befindet sich in eisernen Klammern. Die U-Boote werden uns mit Sicherheit den Sieg bringen, und ich muß es angesichts dieser Tatsache als vaterlandsverräterisch bezeichnen, wenn nun der Reichstag sich hinstellt und Frieden um jeden Preis will.

Im ‚Daheim‘ vom vierundzwanzigsten Februar 1917:

Daß wir angesichts dieser Lage allen Grund haben, einer amerikanischen Kriegsdrohung mit Gelassenheit entgegenzusehen, sollte jedem klar sein, der das Problem einer amerikanischen Kriegführung gegen eine europäische Großmacht durchdacht hat.

v. Heydebrand (Rede in Trebnitz am elften Juni 1917):

Ich glaube allerdings, daß es jetzt wirklich die letzte Anstrengung ist, die die Engländer machen und machen müssen, denn ihr Land ruft: Ihr müßt uns helfen, sonst kommt der Hunger, es ist die letzte Stunde, der U-Boot-Krieg bringt uns das Ende! Ein Admiral hat mir gesagt: „Wir sind überzeugt, daß in längstens zwei Monaten der Zustand der Engländer so sein wird, daß England am Ende ist.“

Reichstagsabgeordneter Dr. Wildgrube (Rede am vierundzwanzigsten Februar 1917 im Bund der Landwirte):

Wir kannten die Größe der amerikanischen Machtmittel, die amerikanische Armee gehört nicht dazu (Heiterkeit); aber wir kannten auch die Grenzen der amerikanischen Machtmittel, und diese liegen vor dem Aktionsradius unsrer U-Boote.

Schließlich aus der Presse ein paar Proben. Die Vossische Zeitung schrieb bei Eröffnung des U-Boot-Krieges: „Der Schritt, den Deutschland jetzt tut, beweist aller Welt, daß es den Sieg will nicht um des Sieges willen, sondern weil es erkannt hat, daß der Weg zum Weltfrieden nur über den deutschen Sieg führt.“ Die ‚Post‘ sprach vom „Endkampf gegen England“, und die Deutsche Tageszeitung sagte: „Das deutsche Volk dankt dem Kaiser und der obersten Heeres

leitung für den Entschluß, dessen Durchführung durch nichts beirrt werden wird. Dieser Weg ist nötig, um den Krieg zu einem vollen Erfolg zu führen." Der ‚Tag' äußerte: „Jetzt werden unsre Feinde den deutschen U-Boot-Schrecken gründlich kennen lernen." Endlich hieß es in der Kreuzzeitung: „Der Entschluß unsrer Regierung wird in den allerweitesten Kreisen des deutschen Volkes mit einem Gefühl aufatmender Erleichterung aufgenommen werden."

Nun wird als Entschuldigung für die falsche Einschätzung unsrer Feinde und unsrer Machtmittel angeführt, daß man verpflichtet gewesen sei, den Aussagen von Fachautoritäten Glauben zu schenken, und diese hätten die bestimmte Versicherung gegeben, England würde in spätestens sechs Monaten zu Boden gerungen sein, und Amerikas militärische Machtmittel seien gleich „Null" zu achten. Man mag bei dem in unserm Volk gar zu stark wurzelnden Autoritätsglauben, der eignes politisches Denken ausschaltet, geneigt sein, mancherlei zu entschuldigen. Aber man wird dann daran erinnern, daß wir, als die Beteiligung der Nordamerikaner am Kriege vor der Tür stand, bereits Erfahrungen gesammelt haben konnten, die zur Vorsicht hätten mahnen sollen. Wie unterschätzte man 1914 bei uns die Engländer! Eine typische Probe. In der Rundschau schrieb am einunddreißigsten Dezember 1914 ein „höherer" Offizier: „Wir dürfen ohne Ueberhebung sagen, daß die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht in England keinen besondern Einfluß auf den weitern Verlauf des Krieges haben kann. Man stampft kein Volksheer aus dem Boden, wenn man nicht auch gleich die notwendige Anzahl von Erziehern für dieses Heer aus der flachen Hand wachsen lassen kann. Es ist auch nicht mit Menschenmaterial allein getan, ebenso schwierig ist die Gliederung zu organisieren, die Ausrüstung festzulegen, sind die Organe der Verwaltung und Verpflegung heranzubilden. In allen diesen Dingen muß England heute dort erst anfangen, wo wir schon vor mehr als hundert Jahren bei der Gründung unsrer Volksheere begonnen haben . . . und England hat bisher nicht einmal gezeigt, daß es auf seinem Spezialgebiet, im Flottenwesen, eine erfolgreiche Tradition aufzuweisen hat. Wie sehr wird ihm die Tradition erst für die Erziehung eines Volksheeres für den Landdienst fehlen! Die Aufstellung eines Einmillionenheeres liegt also vorläufig noch in unabsehbarer Weite. Der bisherige Verlauf unsrer Aktionen jedoch läßt darauf schließen, daß die endgültige Entscheidung auf dem Kontinent — und ausschließlich diese ist ja definitiv entscheidend für die künftige Weltlage — zu einem Zeitpunkt erfolgen wird, der vielleicht erst mit der ersten Rekruten-Aushebung oder -Abrichtung zusammenfällt. Und

von diesem, dem derzeitig allein maßgebenden, dem militärischen Standpunkt aus beurteilt, kann wohl mit Bestimmtheit behauptet werden, daß die in so hohen Tönen angekündigte Reorganisation der Ergänzung des englischen Heeres auf den Weltkrieg der Gegenwart keinen Einfluß nehmen wird." Aehnliche Beispiele stehen zahllos zu Gebote. Aber unsre alldeutschen Unheilstifter hatten nichts gelernt, sie glaubten, mit Worten den Feind totschlagen, die Stimmung im Lande heben zu können. Dazu war jedoch, als der uneingeschränkte U-Boot-Krieg begann, also nach mehr als zweijähriger Kriegszeit, keine Aussicht. Das Vertrauen zu den redenden und schreibenden Heimkriegern war bereits geschwunden. Trotzdem mußten wir diese Flut von Großsprechereien über uns ergehen lassen, an denen sich alle Berufe und fast alle Parteien beteiligten.

Die Verantwortung für all Dies trifft selbstverständlich in erster Linie die Oberste Heeresleitung, die sich auf eine Denkschrift des Admiralstabs verließ. In dieser Denkschrift, datiert vom zwölften Februar 1916, heißt es: „Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg zwingt längstens im Lauf eines halben Jahres unsre Feinde zum Frieden." Ferner hatte der Admiralstab den verantwortlichen Stellen gesagt, daß bei rücksichtsloser U-Boot-Kriegführung in sechs Monaten vier Millionen Tonnen versenkt werden würden, und dies müsse in England zur Katastrophe führen. Nach den Angaben unsres Admiralstabs waren die Verluste der feindlichen Handelsschiffahrt im Monat März 1917: 0,89, im April 1,09, im Mai 0,87, im Juni 1,02, im Juli 0,81 und im August 0,8, insgesamt 5,48 Millionen Tonnen. Eine Katastrophe trat jedoch nicht ein!

Der gesamte U-Boot-Handelskrieg, insbesondere der uneingeschränkte, war verfehlt, weil uns nicht die nötigen Mittel zu seiner Durchführung zur Verfügung standen. Hätten wir mit dem U-Boot-Handelskrieg gewartet, bis etwa dreihundert Boote bereit waren, und wäre dann der Handelskrieg ganz plötzlich eröffnet worden, so wäre das Resultat nach menschlichem Ermessen durchschlagend gewesen. Keine der Abwehrmaßnahmen gegen Angriffe der U-Boote hätte bestanden. Unsre U-Boote wären in der Lage gewesen, in kurzer Zeit viele Millionen von Tonnen zu versenken, und der hierdurch hervorgerufene Eindruck hätte neben seinen materiellen Folgen wahrscheinlich auch moralische Folgen von entscheidender Wirkung erzielt. Anstatt dessen wurde die Führung des U-Boot-Krieges ganz langsam mit wenigen U-Booten begonnen. Allmählich lernten unsre Feinde der Gefahr zu begegnen. So mußte ein Fehlschlag sich einstellen. Wir hatten wie 1915 so auch 1916 und 1917 stets viel zu

wenige U-Boote. Nun wird man sagen: „Nachher kann jeder klug reden. Die Wirkungen des U-Boot-Krieges waren von niemand vorauszusehen.“ Darauf ist zu antworten: Die groteske Unterschätzung des Feindes und die Ueberschätzung der eignen Kraft durften der fachmännisch verantwortlichen Stelle nicht in so weitem Ausmaß unterlaufen. Jedem, der nicht mit alldeutschen Scheuklappen umherging und Amerika und die Amerikaner ein wenig kannte, war sich über die Folgen der Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges klar. Die Energie der Amerikaner ist unübertrefflich. Was sie sich vornehmen, das führen sie durch. Die Hilfsquellen des Landes sind unerschöpflich. Vor allem aber war „die Idee“ überwältigend, die Idee, für die die Amerikaner kämpften, die Befreiung der Welt vom preußischen Militarismus. Sie gab den Amerikanern an und hinter der Front den Elan. Wenige kennen das verhängnisvolle Treiben unsrer alldeutschen Kreise im vollen Umfang: sie wissen, zum Beispiel, nichts von den vielen Schriften, die die Annexion Südamerikas als nötig für des deutschen Volkes Dasein schildern. Die Sorge bestand in Nordamerika: wenn Deutschland vielleicht doch England besiegte, daß dann das nächste Mal Nordamerika „der Feind“ sein würde. Auch die Reden des Kaisers wirkten verhängnisvoll in dieser Beziehung. Dazu kam die Mexiko-Affaire, die Wilson nicht grade freundlich für uns stimmte. Kein Wunder, daß das amerikanische Volk, als er es danach zum Kampfe rief, willig diesem Rufe Folge leistete. Wenn man bei uns sagte, die Amerikaner seien besorgt um ihr Geld, das sie den Engländern und Franzosen geborgt hätten, so ist das eine naive Vorstellung. Die Führung des Krieges kostete Amerika selbstverständlich unendlich viel mehr an Geld und vor allem an Menschenleben als die Neutralität. Bis zum Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg verdiente man jenseits des Atlantischen Ozeans eine gewaltige Menge. Mit dem Augenblick der Kriegserklärung hörte das vielfach auf. Denn dort wurde den sämtlichen Rüstungsfirmen dann nur noch die Friedensdividende von 1913 bewilligt, während das bei uns leider nicht der Fall war. Ueber alle diese Dinge täuschte man sich hier, oder richtiger gesagt: wurde man von der Regierung getäuscht. Jede Aufklärung über die wirtschaftliche und militärische Stärke der Vereinigten Staaten verfiel dem Zensor. Und dennoch hatten Die, die hier Aufklärung schaffen wollten, die besten Absichten. Sie wollten dem alldeutschen Größenwahn entgegentreten, der das üble Wort sprach: „Na, wenn schon!“ — nämlich ein Feind mehr. Sie wollten ihrem Volk raten, so bald wie möglich zum Friedensschluß zu kommen, um Schlimmeres zu verhüten. Sie waren sich über die Folgen

der Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Handelskrieges nicht im Unklaren, besonders auch darüber nicht, was der Eintritt Nordamerikas als moralischer Faktor für unsre bisherigen Feinde zu bedeuten haben würde. Wir haben es ja erlebt: Engländer, Franzosen und Italiener wurden von fester Zuversicht auf den endlichen glücklichen Ausgang erfüllt. Nun gab es kein Schwanken mehr. Sie alle fühlten, daß Deutschland sich mit der Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges sein Grab gegraben hatte. Es galt nur noch auszuharren, bis die militärische Hilfe Nordamerikas eintraf. Dies ging weit rascher, als irgend jemand erwartet hatte. Es war in der Tat erstaunlich, wie dort drüben die Heere aus dem Boden gestampft wurden. Es gelang ganz ohne preußischen Militarismus, ohne Drill, vorzügliches Soldatenmaterial im Nu heranzubilden. Selbst Ludendorff äußerte sich später einmal voll Bewunderung über die Nordamerikaner. Auch die Hilfe hinter der Front darf nicht unterschätzt werden. Die Milliarden Dollars rollten, Eisenbahnen, Wege, Depots, Schiffe entstanden über Nacht. Der amerikanische Ingenieur bewies seine Energie und Genialität. Rohmaterial jeder Art war dank der fast ungehinderten Schiffahrt reichlich vorhanden. Die Ausrüstung der Soldaten und die Verpflegung waren hervorragend. Wie oft hörten wir das von unsern Heeresangehörigen. Aber auch der einzelne amerikanische Soldat, der bei uns viel geschmähte Shopkeeper, entpuppte sich als ersten Ranges. Diesen stahlharten Leuten sind Nerven ein unbekannter Begriff. Ich habe sie bereits vor zwanzig Jahren kennen und schätzen gelernt. Damals in Manila, im Sommer und Herbst 1898, weilte ich oft in ihren Schützengräben. Es gab keine sonderliche Etikette, der Soldat stand auf gleichem Fuß mit dem Offizier, und dennoch war die Disziplin gut. Daß 1917 die amerikanischen Soldaten in Frankreich und Italien hinreichend ausgebildet waren, daß sie voll ihren Mann standen, wissen wir. Diese gut genährten, frischen, exzellent ausgerüsteten und hoch besoldeten Leute traten unsern armen, vielfach mangelhaft genährten und mangelhaft ausgerüsteten, infolge unrichtiger Behandlung nicht grade mehr begeisterten Soldaten gegenüber, die nun bereits über drei Jahre im Felde lagen. Daß sich unsre Heere trotzdem noch so wundervoll gehalten haben, erscheint uns mit Recht unfaßbar, und unsre Bewunderung für sie kommt aus aufrichtigem Herzen. Unsre Armeen im Westen haben am meisten unter den Folgen der Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges zu dulden gehabt. Den Leuten hatte man bei seinem Beginn gesagt: „Jetzt ist alle Not vorüber — nur noch kurze Zeit ausgehalten, und dann bringen uns die U-Boote den Frieden!"

Die bedauernswerten Krieger im Westen warteten geduldig. Aber als die „sechs Monate“ verstrichen waren, als wiederum sechs Monate ins Land gegangen waren und immer noch von einer Friedensbitte Englands nichts verlautete: da wurden im Frühjahr 1918 auch die Sanftmütigsten unzufrieden. Es war eben Wahnsinn, den Krieg noch weiter zu führen. Im Frühjahr des Jahres 1918 vor der Offensive war der letzte Augenblick für ein Friedensangebot der Mittemächte. Der Augenblick wurde verpaßt. Unser Herrscher Ludendorff und die hinter ihm stehenden Alldeutschen wollten die Hoffnung auf den Siegfrieden nicht aufgeben. Sie hofften, bis sie die Narren ihrer Hoffnung wurden.

Man mag einwenden: auch ohne den uneingeschränkten U-Boot-Krieg hätte sich Nordamerika schließlich in die Reihe unsrer Gegner gestellt. Ich bezweifle das. Ich habe den festen Glauben, daß wir Anfang 1917 zu einem annehmbaren Frieden hätten gelangen können, wie das ja auch die Meinung der verschiedensten Autoritäten ist. Wilson als Pazifist sträubte sich bis zum Aeußersten gegen den Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg. Er betrieb bis Anfang 1917 seine Friedensaktion mit größter Energie. Am zweiundzwanzigsten Dezember 1916 entwickelte er vor dem Senat sein Friedensprogramm, das bereits im Wesentlichen die später wieder aufgestellten Vierzehn Punkte enthielt. Noch im Januar 1917 waren zwischen der Regierung in Washington und der berliner Verhandlungen im Gange, die Wilson ermunterten, seine Arbeit als Friedensvermittler mit größter Hingabe zu fördern. Dann kam der böse Schlag: der erste Februar mit der Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges. Hinzu trat die Mexiko-Affäre: Japan waren von uns, wenn es sich auf unsre Seite schlüge, Provinzen in Amerika versprochen worden, Carranza stand blamiert da. Kurz: Wilson sah sich vor Tatsachen, die ihn annehmen lassen mußten, daß in Deutschland Komödianten oder Wahnsinnige regierten. Es war ihm nicht einmal Zeit gelassen worden, seine Friedensverhandlungen abzubrechen, alles überstürzte sich. Er wußte nicht mehr, welcher Name die deutsche Politik deckte: Bethmann Hollweg oder Ludendorff. Jedenfalls fühlte er nun, daß mit der deutschen Regierung ein Verkehr unmöglich sei. Auch unser Botschafter Graf Bernstorff sah sich zu Washington in einer unhaltbaren Position. Er hatte in jeder Beziehung anerkennenswert gewirkt, um die Friedensbestrebungen Wilsons zu unterstützen. Als Dank dafür wurde er bei seiner Rückkehr nach Deutschland im Großen Hauptquartier nicht empfangen! Auch die Reichstags-Resolution von neunzehnten Juli 1917 konnte keinen Eindruck auf Wilson und die Amerikaner mehr

machen, besonders nachdem Herr Michaelis die Worte gesprochen hatte: „Wie ich die Resolution auffasse.“

Aus zwingenden Motiven hat Wilson gehandelt, als er endlich Anfang April 1917 den Krieg an Deutschland erklärte. Amerika hatte keinerlei sonderlichen Vorteil materieller Art zu erwarten: die Befreiung der Welt vom preußischen Militarismus war sein Ziel. Als Anfang des Jahres 1917 die U-Boot-Beute-Ziffern rapide stiegen — in zwei Monaten, April und Juni, wurde je eine Million überschritten, freilich immer nur nach Angabe des Admiralstabs! —, da kannte die Begeisterung über den Erfolg keine Grenzen. Jede ruhige Ueberlegung wurde schroff abgelehnt. Beschimpft wurde, wer die Vereinigten Staaten „das Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ nannte, wer vor Unterschätzung ihrer wirtschaftlichen und militärischen Kräfte warnte. Alles war vergeblich: man wollte betrogen sein. Das Betrügen wurde von den Regierungsstellen ausgiebig besorgt. Aber unerschütterlich bauten die alldeutsch verseuchten Volksmassen auf die Angaben des Admiralstabs und des Herrn v. Tirpitz. Als die Ankunft beträchtlicher amerikanischer Truppenmassen auf französischem Boden nicht mehr abgestritten werden konnte, da begann die Arbeit alldeutscher Aufklärung von neuem mit größter Intensität. Es wurde gesagt: je mehr amerikanische Soldaten in Frankreich stehen, umso besser. Der Nachschub an Kriegsmaterial, an Munition, an Nahrungsmitteln wird von unsern U-Booten bald völlig unterbunden werden. Abermals ergoß sich eine Flut von Lügen, von Betrugsmanövern über uns. Leider ließen sich auch dann noch, bis in die letzten Wochen des Krieges hinein, Viele täuschen. Selbst Hindenburg war fest von dem baldigen Erfolg des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs überzeugt. Am zweiten Juli 1917 äußerte er: „Der Krieg ist für uns gewonnen, wenn wir den feindlichen Angriffen standhalten, bis der U-Boot-Krieg sein Werk getan hat. Unsre Boote machen gute Arbeit, sie zerstören die feindlichen Lebensbedingungen stärker, als wir dachten. In nicht ferner Zeit werden unsere Feinde zum Frieden gezwungen sein.“ Dies war eine grobe Täuschung. Auch Hindenburg verließ sich leider in gar zu großem Optimismus auf die Aussagen der verantwortlichen Marinestellen. Jeder, der die britische Presse verfolgte, wußte, daß es dort drüben in England fast niemals Beängstigung für die Ernährung gegeben hatte und gab. Im Gegensatz zu unsern Staatsmännern und zu unsrer Presse, die durch die strenge Zensur geknebelt war, haben britische Staatsmänner und die englische Presse die Lage fast stets in schwarzen Farben dargestellt. Man brauchte nur den Anzeigenteil der Zeitungen durchzublättern, um aus den Lebens-

mittelpreisen in den Warenhäusern zu ersehen, daß die Engländer niemals eine derartige Hungersnot, wie wir sie erlebten, auch nur im entferntesten kennen gelernt haben.

Die Ueberschiffung der amerikanischen Truppen über den Ozean ging im allgemeinen mit ganz geringen Störungen von statten. Aus englischen Zeitungen konnte Jedermann erfahren, daß das vorzüglich ausgebildete Geleitzugwesen, über das von dem Presseamt des Admiralstabs so viel gespottet wurde, die Gefährdung der Truppen- wie der Versorgungstransporte auf ein äußerst geringes Maß hinabdrückte. Die Geleitzüge über den Ozean bestanden aus Hilfskreuzern, denen sich bei Eintritt in die Gefahrzone Torpedoboote, Luftschiffe und Flugzeuge gesellten. Als das Geleitwesen sich so gut bewährte, wuchs das Vertrauen der Kauffahrteimannschaften immer mehr. Anzuerkennen war besonders das Benehmen der Schiffskapitäne. Einige Daten werden den Vorteil des Geleitwesens veranschaulichen. Nach den ‚Times' wurden von den Kohlentransporten, die zwischen England und Frankreich liefen, vom Februar 1917 bis zum sechsundzwanzigsten Oktober 1918 nur 0,14 % versenkt. Von England nach den skandinavischen Häfen wurden von April 1917 bis Januar 1918 1,15 %, nämlich 75 Schiffe von 6475 laufenden vernichtet, bis zum sechsundzwanzigsten Oktober 1918 jedoch nur 16 Schiffe von 3923, also 0,41 %. Anfang 1918 wurde die argentinische Weizenernte in Geleitzügen auf 307 Schiffen mit 7 466 000 Tonnen nach Europa gebracht. Von sämtlichen Schiffen wurde nur ein einziges versenkt. In verschiedenen Monaten wurden je 300 000 Mann amerikanischer Truppen nach Europa verschifft. Einmal zusammen 30 000 Mann in einem Geleitzug. Anfänglich gingen von den Schiffen, die Nahrungsmittel heranführten, 10 % verloren, später nur etwa 1 %. Im Durchschnitt beliefen sich die täglichen Verluste an Schiffen auf der ganzen Welt im ersten Vierteljahr 1917 auf 7,6 Schiffe mit 16 530 Tonnen, im zweiten Vierteljahr 1917 auf 6,22 Schiffe mit 23 550 Tonnen, im dritten Vierteljahr 1917 auf 6,22 Schiffe mit 15 270 Tonnen, im vierten Vierteljahr 1917 auf 5,04 Schiffe mit 12 500 Tonnen, im ersten Vierteljahr 1918 auf 4,50 Schiffe mit 10 740 Tonnen, im zweiten Vierteljahr 1918 auf 3,37 Schiffe mit 8600 Tonnen, im dritten Vierteljahr 1918 auf 2,91 Schiffe mit 7813 Tonnen. Und was hörten wir von unsrer Regierung über die feindliche Handelsschiffahrt? Ich erinnere nur an das Wort: „Das Meer ist leer", das von verschiedenen Seeoffizieren — Kommandanten —, wenn sie wieder in der Heimat anlangten, gesprochen wurde. Freilich, in dem Tagebuch eines U-Boot-Kommandanten, das zufällig zu meiner Kenntnis kam, hieß es Anfang 1918: „Fast

alle Dampfer gesichert. Von 98 angetroffenen Schiffen nur 7 Dampfer und 1 Segler versenkt."

Am fünften Dezember 1918 hat die britische Regierung ein Weißbuch über den Stand der Welthandelsschiffahrt am einunddreißigsten Oktober herausgegeben. Demzufolge belaufen sich die Verluste jeder Art während des Krieges auf 15 Millionen Tonnen, die Neubauten auf 10,8 Millionen Tonnen. Durch Fortnahme und Verwendung feindlicher Tonnage wurden 2,4 Millionen Tonnen vereinnahmt. Der Reinverlust beziffert sich somit auf 1,8 Millionen Tonnen. Der britischen Kauffahrteischiffahrt gingen verloren 9 Millionen Tonnen. Ihre Neubauten stellten sich auf 4,3 Millionen Tonnen. Die Erwerbungen beliefen sich auf 530 000 Tonnen im Ausland, und durch Beschlagnahme auf 716 000 Tonnen, mithin war ein Zuwachs von 5,6 Millionen Tonnen zu verzeichnen. Der Reinverlust beträgt somit 3,4 Millionen Tonnen. Es ist ausgeschlossen, daß die britische Regierung nach dem Waffenstillstand falsche Daten veröffentlichen wird. Aber auch schon im Laufe des Krieges wußte jeder Einsichtige, daß von den verantwortlichen Engländern selten gewagt wurde, das Volk in diesen Dingen irre zu führen.

Nach den Angaben unsres Admiralstabs waren die Verluste der feindlichen Handelsschiffahrt seit Kriegsbeginn bis zum ersten Februar 1917 4 Millionen und 357 500 Tonnen, von denen 3 Millionen und 314 500 Tonnen englischer Besitz waren. Im August 1918 lautete die letzte Meldung: „Seit Kriegsbeginn wurden vernichtet 19 Millionen und 220 000 Tonnen, von diesen waren englisches Eigentum 11 Millionen 920 000 Tonnen."

Dem deutschen Volk wurde vom Admiralstab erzählt, der gesamte Weltschiffbau leiste nichts, was in Betracht käme gegen die Verluste, die durch die U-Boote herbeigeführt würden. Was war die Wahrheit? Es wurden fertiggestellt an Tonnen:

	In England	In der Welt
1915	650 919	1 202 000
1916	541 552	1 688 000
1917	1 163 474	2 937 786
1918 im ersten Quartal	320 280	870 317
im zweiten Quartal	442 966	1 243 274
im dritten Quartal	411 395	1 384 130

Diese Zahlen sind dem ‚Manchester Guardian' entnommen. Sie lauten etwas anders, als wir sie vom Admiralstab während des Krieges hörten! Wenn man sich die angeführten Daten vergegenwärtigt, so wird es klar, wie gradezu irrsinnig der Versuch ist, dem deutschen Volk einzureden: „Ja, wenn wir nur noch einige Monate durchgehalten hätten,

dann wären unsre Feinde zum Frieden gezwungen worden" — was man so oft in alldeutschen Kreisen hört. Ebenso wenig, wie die Versprechungen des U-Boot-Krieges seit dem Februar 1917 in Erfüllung gegangen sind, ebenso wenig wären sie bei Fortsetzung des Krieges je in Erfüllung gegangen. Längeres Durchhalten hätte nur größere Verelendung bedeutet. Wir wollen froh sein, daß der Massenmord endlich Anfang November 1918 sein Ende nahm. Danken wir Denen, die schließlich den Mut und den Entschluß zur Tat fanden — die den Alldeutschen und ihrer Gefolgschaft ein Halt zuriefen.

*

Das Fazit? Es wurde gesagt, wie wenig der Ausbau der U-Boot-Waffe vor dem Kriege den Interessen der Landesverteidigung entsprach, und wie völlig ungenügend auch noch im Kriege die Förderung der U-Boot-Waffe betrieben wurde. Da war es selbstverständlich, daß der U-Boot-Krieg den gewünschten Erfolg nicht haben konnte. Das Volk wurde dauernd im Unklaren gehalten über die Mittel, die zur Führung des U-Boot-Krieges zu Gebote standen. Denen, die wußten, wie lässig der U-Boot-Bau vor sich ging, wurde der Mund verschlossen. Auch den verschiedenen Reichstagsabgeordneten, die sich für den U-Boot-Bau einsetzen wollten, gelang nicht, als es noch Zeit war, ihren Forderungen Gehör zu schaffen. Die Erfolge unsrer U-Boote wurden von Beginn an übertrieben. Selbstverständlich sind hiermit nicht die Leistungen der einzelnen U-Boote gemeint. Was unsre U-Boot-Waffe trotz ihrer ziffernmäßig geringen Stärke vollbracht hat, ist gewaltig. Was die U-Boot-Kommandanten und Besatzungen fertig gebracht haben, erscheint gradezu überwältigend. Unsre Bewunderung für diese Leute kennt keine Grenzen. Aber alle Hingabe, aller Opfermut des Personals waren umsonst, weil eben die Quantität des Materials nicht ausreichte. Ueber die Zahl unsrer U-Boote wußten bis zum November 1918 nur Wenige Bescheid. So glaubte die breite Masse des Volkes stets, daß uns reichlich U-Boote zur Verfügung stünden. Die Leiter der Marine hatten es ja immer erneut verkündet. So mußte also auch angenommen werden, unsre Regierung sei auf dem richtigen Wege, als am ersten Februar 1917 der uneingeschränkte U-Boot-Krieg erklärt wurde. Daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika nach den vorangegangenen Noten über ‚Lusitania' und ‚Sussex' niemals den uneingeschränkten U-Boot-Krieg ruhig hinnehmen würden, konnte sich jeder Erwachsene sagen. Die Unterschätzung der Feinde, vor allem Nordamerikas, kann nur mit alldeutscher Verseuchtheit unsrer ver-

antwortlichen Staatsmänner und Militärs erklärt werden. Die Alldeutschen, die eine ungeheure Schuld am Ausbruch des Krieges tragen, haben uns auch den uneingeschränkten U-Boot-Krieg beschert und hiermit die Niederlage. Die Frage zu beantworten, ob wir ohne den Eintritt Nordamerikas in den Krieg Sieger geblieben wären, das ist selbstverständlich unmöglich. Aber es wird heut wohl nur Wenige geben, die glauben, daß wir Anfang 1917, wenn der uneingeschränkte U-Boot-Krieg nicht erklärt worden wäre, den Frieden nicht hätten bekommen können. Es wäre kein Siegfriede gewesen, aber ein Verständigungsfriede, bei dem jede Partei ihre Lasten zu tragen gehabt hätte. Mit einem solchen Frieden hätte sich der Boden für einen Völkerbund schaffen lassen, und für uns hätte sich eine Lage ergeben, die uns ermöglicht hätte, unser wirtschaftliches Leben in nicht zu ferner Zeit wieder zur Blüte zu bringen. Daß nun das Gegenteil eingetreten ist, das verdanken wir hauptsächlich dem uneingeschränkten U-Boot-Handelskrieg, über dessen Folgen Tirpitz und die Alldeutschen die Oberste Heeresleitung sowie unser ganzes Volk in gradezu verbrecherischem Wahnsinn zu täuschen verstanden haben.

Der ‚Manchester Guardian‘ schrieb am vierten Juni 1918: „Im jetzigen Kriege hat uns die Tatsache gerettet, daß die deutsche Marineverwaltung nicht an das U-Boot glaubte und selbst nach Beginn des Krieges nicht gleich die im U-Boot schlummernden Möglichkeiten erkannte. Wir erhielten dadurch Zeit. unsre Abwehrmaßnahmen auszubauen, jenachdem die Gefahr wuchs. Wir müssen damit rechnen, daß bei nächster Gelegenheit uns diese Gnadenfrist nicht gegeben wird. Wenn Deutschland von Beginn an in der Lage gewesen wäre, den U-Boot-Krieg in voller Schärfe zu führen, so hätte England infolge der größern Schiffsverluste unterliegen müssen.“ Diese Auslassung entspricht in jeder Beziehung den Tatsachen! Der uneingeschränkte U-Boot-Handelskrieg hat uns durch die unmenschlich verbrecherischen Methoden, mit denen er geführt wurde, den Haß der gesamten Kulturwelt zugezogen. Das ist seine böseste Folge. Wenn wir unter ihr leiden, so wollen wir nie vergessen, daß der Erfinder der uneingeschränkten U-Boot-Kriegführung Tirpitz gewesen ist.

XVII.

Verschwiegenes und Erdichtetes

Ein eigenartig reichhaltiger Stoff ist das: was die Flottenleitung im Kriege verschwiegen und erdichtet hat. Tirpitz war stets groß in Geheimniskrämerei und — sagen wir — in Phantasterei. Während in den amtlichen Flottenlisten aller fremden Seemächte die genauen Daten sämtlicher Neubauten vermerkt waren, fand sich bei den unsrigen ein Fragezeichen neben dem andern. Dunkel herrsche aller Orten über unsre Neukonstruktionen, so glaubte der olle ehrliche Seemann Tirpitz. Er meinte, im zwanzigsten Jahrhundert seine grandiosen Pläne zu unsern Dreadnoughts vor den Augen des Auslands verbergen zu können. Das mißlang ihm selbstverständlich, denn es läßt sich auf der Welt nichts geheim halten, am wenigsten gewaltig große Schiffsbauten, in deren Konstruktion hunderte von Personen eingeweiht sind. Aber die Sorge war zudem ganz überflüssig. Als ob die Engländer — und auf sie kam es doch nur an — uns an unsern ersten Dreadnoughts, diesen Mißgeburten, was hätten abgucken wollen! Sie ließen sich nicht von Tirpitz bluffen. Vielleicht einen unerfahrenen Zeitungsmann und vertrauensselige Reichstagsabgeordnete konnte er düpieren, nicht aber die Engländer. Sie befolgten das umgekehrte Prinzip: sie spielten fast stets mit offenen Karten. Auf diese Weise gelang ihnen, wenn ausnahmsweise einmal die Umstände es erforderten, einen neuen Typ herzustellen, ohne daß die im Lande weilenden fremden Marineattachés und andre spionierende Leute etwas merkten. So wars bei den ersten Schlachtkreuzern, den Vertretern der ‚Indomitable'-Klasse. Tirpitz hatte damals läuten hören, daß diese Schiffe erheblich größer als die bis dahin gebauten werden würden. Flugs beauftragte er seinen findigen Attaché in London, die Ohren zu spitzen. Der ging zur Admiralität und suchte dort seine Freunde auf. Die zeigten ihm bereitwilligst die Konstruktionsrisse der neuen Panzerkreuzer und erlaubten ihm sogar die Kopierung. Beglückt empfing Tirpitz sie. Und so entstand der unmögliche ‚Blücher'. Größer war er freilich als die bisherigen Panzerkreuzer. Die Vorgänger ‚Scharnhorst' und ‚Gneisenau' hatten ein Deplacement von 11 600 Tonnen, ‚Blücher' etwa von 15 800. Aber die englischen Neukonstruktionen, allerdings nicht die, von denen Tirpitz die Risse erhalten hatte — es ist bei den Rissen geblieben —, sondern die wirklich gebauten maßen 20 300 Tonnen. Infolge dieses Deplacements konnten sie das 30,5-cm.-Geschütz tragen, während ‚Blücher' nur 21-cm.-Kanonen vertrug. Wieder einmal waren die Engländer um Pferdelängen voraus. ‚Blücher' lief am

elften April 1908 von Stapel, die drei Repräsentanten der ‚Indomitable'-Klasse schon März bis Juli 1907. Ehe Tirpitz sich von seinem Schreck erholt hatte und unser erster Schlachtkreuzer ‚v. d. Tann' die Helling verließ — es war am zwanzigsten März 1909 —, hatten die Engländer abermals einen Schritt vorwärts getan mit der ‚Indefatigable'. Hier war also Tirpitz gehörig ausgeblufft. Es war nicht das letzte Mal!

Vielleicht tauchen bei einigen nicht marinekundigen Lesern Bedenken auf, ob sich die Geschichte mit der ‚Indomitable' und dem überlisteten Marineattaché wirklich zugetragen hat, ob dergleichen überhaupt möglich ist. Nun, ich habe die Geschichte aus guter Quelle — von einem unsrer londoner Marineattachés —, und sie wurde mir von englischen Seeoffizieren bestätigt. Im übrigen kann ich aus eigner Erfahrung bezeugen, daß solche Uebertölpelungen nicht selten sind. Der deutsche Seeoffizier war zur Spionage verpflichtet. Wir erhielten, sobald das Schiff im fremden Hafen lag, den Auftrag, zur Ergänzung für das ‚Kreuzerhandbuch', den Marinebaedeker, allerlei auszukundschaften: welche Geschütze in den Forts stünden, welche Bestreichungswinkel sie hätten, wo Kabel landeten, über welche Einrichtungen die Werften verfügten, und dergleichen. Wenn ein Kriegsschiff in einen fremden Hafen einfährt, wird schon aus den Marsen — Mastkörben — versucht, Einblick in die Befestigungen zu gewinnen. Das ist bei allen Kriegsmarinen üblich. Der Offizier, der sich bei der Spionage auszeichnet, hat hiervon natürlich allerhand Vorteile. Ich war einst auf einem Schiff kommandiert, das in einem amerikanischen Hafen mit einer bedeutenden Torpedowerkstatt zu Anker lag. Ich war Torpedooffizier an Bord und hatte den Auftrag erhalten, möglichst tief in die Geheimnisse der amerikanischen Torpedokonstruktionen einzudringen. Im gesellschaftlichen Verkehr machte ich mich mit den Offizieren der Torpedostation bekannt, und bald hatte ich einen Freund gewonnen. Öfters lud ich ihn an Bord zu mir ein. Nach einiger Zeit hatte ich ihn so weit, daß er mir allerhand — angebliche — Geheimnisse offenbarte, und schließlich gelang es mir sogar, von ihm ein „ganz geheimes dienstliches" Buch über die Torpedokonstruktionen zu bekommen, über die man beim Reichsmarineamt Auskunft wünschte. Zum Austausch dedizierte ich ihm gleichfalls einige „ganz geheime" Schriftstücke über deutsche Torpedokonstruktionen — von mir selbst verfaßt! Hier erhielt also das Reichsmarineamt von mir ein — wie ich glaube — leidlich einwandfreies Material. Die Kehrseite: Das Kommando eines Kreuzers auf der ostasiatischen Station sollte neben andern Dingen für die „Charakteristik fremder Admirale" —

auch ein Büchlein, das bei uns stets auf dem Laufenden gehalten wurde — Beiträge steuern. Ich wurde vom Kommandanten auserwählt, diese Arbeit zu liefern, weil ich wegen einiger japanischer Sprachkenntnisse hierfür die geeignetste Person zu sein schien. Gern übernahm ich den Auftrag, schiffte mich mit einer Woche Urlaub nach Tokio ein, interpellierte den Hotelportier und erhielt auf diesem Umweg Zutritt zu der Familie eines japanischen Professors, der deutschen Unterricht an der Marineschule erteilte. Der Herr war nach einigen Besuchen und Vorbesprechungen so liebenswürdig, mir das Nationale und Strafverzeichnis, kurz: jede gewünschte Auskunft über sämtliche japanische Admirale zu geben. Photographien verschaffte ich mir dazu, und dann stellte ich ein Opus her, das eine bis in die letzten Details gehende Charakteristik der Herren enthielt. Aengstlich bewahrte ich natürlich über meine Quellen Stillschweigen. Das Erstaunen über die auskunftsreiche Arbeit war groß, und es gab eine Belobigung von hoher Stelle. Als mir einige Jahre später das amtliche Buch zufällig in die Hände fiel, schüttelte ich mich vor Lachen über meine mit Hilfe des braven japanischen Professors angefertigten Charakteristiken.

Im Kriege blieb oberstes Gebot der Flottenleitung: Verluste werden möglichst nicht eingestanden, Fehler nie zugegeben, denn das führt zur Beunruhigung des Volkes! Die Engländer dachten anders. Einen einzigen Verlust haben sie zu seiner Zeit nicht eingeräumt, den des Linienschiffes ‚Audacious'. Sie haben diese Dummheit bereut, denn die Sache wurde dennoch ruchbar. Sogleich nach dem Waffenstillstand erfolgte die Bekanntgabe. Bei uns ist bis zum heutigen Tag noch nichts über unsre tatsächliche Einbuße amtlich veröffentlicht. Oft ergingen Meldungen der britischen Admiralität über den Untergang von Kriegsschiffen, von denen Niemand etwas gehört hatte. Auch sonst herrschte eine fabelhafte Offenheit in England. Man braucht sich nur an die ausführlichen Admiralitätsberichte über Gefechte zu erinnern, an die öffentlichen Kriegsgerichtsverhandlungen über das mißglückte Dardanellen-Unternehmen. Wir haben nie derlei erlebt. Bei uns wurde vertuscht, verschwiegen, erdichtet. Die Schuld eines Offiziers einzugestehen, verbot die preußische militärische Disziplin. Sie würde untergraben werden, so hieß es, wenn in der Oeffentlichkeit die Bestrafung bekannt würde.

Schon im August 1914 hob das Vertuschungssystem an, die Entschuldigungsversuche für erlittene Schlappen begannen, plump und töricht, und es zeigte sich der Hang zum Fabulieren. In dem amtlichen Kommentar zu der kurzen Meldung über das Gefecht bei Helgoland am achtundzwan-

zigsten August, das uns um drei unsrer Kreuzer und ein Torpedoboot brachte, las man: „Unsre leichten Streitkräfte sahen sich plötzlich und unerwartet einer erdrückenden Mehrheit gegenüber. Der Verlust von Menschenleben kann als relativ gering angesehen werden. Der Feind zog sich trotz seiner Uebermacht gen Westen zurück.“ Selbst der Laie wird nicht weiter erstaunt sein, daß sich der Gegner, nachdem er alles, was sich ihm entgegengestellt, vernichtet hatte, zurückzog; und daß der Engländer hierbei nicht einen östlichen, sondern einen westlichen Kurs einschlug, dünkt den einfachen Menschenverstand auch nicht verwunderlich. Weiter. Wenn Jemand auf Vorposten liegt, wie es die deutschen Kreuzer und Torpedoboote taten, so sollte wohl eigentlich ein Feind nicht „plötzlich und unerwartet“ vor einem auftreten! Der Skribifax im Reichsmarineamt, der dieses Machwerk verbrach, hat seinen Kameraden an der Front einen schlechten Dienst erwiesen. Er meinte es, naiv wie er war, gewiß herzlich gut, aber sein Vermögen, die deutsche Leserwelt richtig einzuschätzen, war doch ein wenig zu gering. Das sah freilich sein nächster Vorgesetzter, Tirpitz, nicht ein. Der hielt nach wie vor große Stücke auf ihn, und so hat dieser Herr weiterhin noch viele ähnliche amtliche Veröffentlichungen verbrochen. Endlich sei, wird gesagt, unser Verlust an Menschenleben „relativ gering“ gewesen, eine Behauptung, die durch nichts begründet war, denn in der amtlichen Meldung wurde zunächst nur der Untergang der ‚Ariadne‘ und des Torpedoboots ‚V 187‘ eingeräumt, während es über ‚Köln‘ und ‚Mainz‘ hieß, sie würden vermißt. Niemals wurde bekanntgegeben, wieviel Leute tatsächlich ihr Leben eingebüßt haben, niemals ist ein ausführlicherer amtlicher Bericht erschienen. Wer sich für alle diese Dinge interessierte, dem wurde Befriedigung durch die Lektüre der englischen Zeitungen. Dort las man unter der Ueberschrift: ‚The fight in the bight‘ (Helgoland) die dienstlichen Berichte der Admirale Beatty und Christian, las alle Einzelheiten über die Gefechtsphasen und Mannschaftsverluste. Aus ihnen ist zu ersehen, daß der Schlachtkreuzer ‚Lion‘, der Panzerkreuzer ‚Euryalus‘ und andre Schiffe an dem Gefecht teilnahmen. Bezeichnend sagt der Kommandant des englischen Kreuzers ‚Arethusa‘ in seinem Bericht: „Der Feind eröffnete auf uns ein sehr heftiges und gut gerichtetes Feuer. Aber alle seine Geschosse fielen zu kurz, kein einziges traf.“ Natürlich, denn die deutschen Kreuzer waren nur mit dem 10,5-cm.-Kaliber ausgerüstet, während ‚Arethusa‘, wie alle britischen Kreuzer, das 15,2-cm.-Geschütz an Bord hatte. Vor allem aber sind die Fragen berechtigt: Aus welchem Grunde weilten eigentlich diese paar kleinen, ungeschützten deutschen Kreuzer am achtundzwan-

zigsten August bei Helgoland, und aus welchem Grunde eilten nicht sofort stärkere Streitkräfte zu ihrer Unterstützung herbei? Später wurde bekannt, daß unsre gesamte Hochseeflotte in Wilhelmshaven zur Begrüßung des Kaisers gelegen habe. War es unbescheiden, zu verlangen, daß man, statt Feste zu feiern, den Kameraden zu Hilfe eilte? Als ‚Blücher' am vierundzwanzigsten Januar 1915 versank, als ‚Seydlitz' gen Helgoland flüchtete, wars dasselbe. Und ähnliche Fälle gabs noch öfters in Ost- und Nordsee.

Ein Vorfall, der in unsrer Presse kaum erwähnt worden ist, der aber in der feindlichen und neutralen ungeheures Aufsehen gemacht hat, war die Strandung des englischen Unterseeboots ‚E 13' in neutralem Gewässer und die Beschießung der Besatzung durch deutsche Torpedoboote. Am neunzehnten August 1915 lautete die Meldung des Admiralstabs: „Das englische U-Boot ‚E 13' ist heute vormittag durch ein deutsches Torpedoboot am Südeingang des Sundes vernichtet worden." Das dänische Marineministerium gab am zwanzigsten bekannt: „‚E 13' ist gestern früh auf dänischem Seegebiet zwischen Saltholm und Stenrösen im Söndre Flint, südöstlich von Saltholm, auf Grund gelaufen. Zur Wahrung der Neutralität wurden sofort Torpedoboote und das im Sund befindliche Geschwader nach der Strandungsstelle entsandt. Das dänische Torpedoboot ‚Narhvalen' legte sich an die Seite des Unterseeboots, um auf Wunsch des englischen Kommandanten einen englischen Offizier auf das dänische Wachschiff zu bringen. Um 10 Uhr 35 Minuten wurde eine Explosion dicht bei einem Fahrzeug bemerkt, das sich vom Süden kommend dem Unterseeboot näherte. Der Kommandant des dänischen Torpedoboots ‚Sölöven' berichtet, daß er um zehneinhalb Uhr zwei deutsche Torpedoboote erblickt habe, auf die er sofort zufuhr, um gegen eine etwaige Neutralitätsverletzung zu protestieren. Das nördlicher stehende Torpedoboot habe das Signal wehen gehabt: Verlaßt das Fahrzeug sofort! Plötzlich habe das deutsche Torpedoboot einige Schüsse auf das Unterseeboot abgefeuert, das fast augenblicklich in Brand geraten sei." Eine Meldung aus Kopenhagen sagte: „Die Hälfte der Besatzung des englischen U-Boots, 15 Mann, ist gerettet worden, einer von den Leuten ist verletzt; die übrigen 14 Mann waren tot, ein Mann wurde vermißt." ‚Politiken' endlich schrieb: „Die gestern begangene Neutralitätsverletzung ist ernster Art. Eine Hauptregel des Völkerrechts ist die, daß der Krieg nicht auf fremdem Seegebiet geführt wird. Hiergegen hat sich der Führer des deutschen Torpedoboots vergangen. Die Beschießung blieb von Seiten der Engländer unbeantwortet, da der Vorsteven des U-Boots sich in den Sand eingebohrt hatte, und

Torpedolanzierrohre und Geschütze der Landseite zugewandt waren. Die deutschen Torpedoboote drehten dem Engländer ihre Breitseiten zu und gaben Salven auf das regungslos still liegende Unterseeboot ab. Einer der Schüsse zerschmetterte den Kommandoturm, eine gewaltige Explosion erfolgte. Das U-Boot war schließlich wie ein Sieb zerschossen, auf Deck lagen Tote und Verwundete. Aber der Union Jack wehte noch immer am Flaggenmast." Eine Rechtfertigung, eine Richtigstellung irgendwelcher Art erfolgte durch den deutschen Admiralstab nicht. Somit muß angenommen werden, daß die Berichte der fremden Regierungen zutreffend sind. Ein Kommentar zu diesem übeln Vorfall ist nicht vonnöten. Auch des Laien Urteil wird verdammend lauten.

Am neunundzwanzigsten Februar 1916 wurde unser Hilfskreuzer ‚Greif' in der Nordsee von englischen Streitkräften vernichtet. Erst am vierundzwanzigsten März meldete der Admiralstab, daß zwischen ‚Greif' und drei englischen Kreuzern sowie einem Zerstörer ein Gefecht stattgefunden hatte. Vom ‚Greif' wäre ein großer englischer Kreuzer von etwa 15 000 Tonnen durch Torpedoschuß zum Sinken gebracht worden. In die Trauer über den Verlust des Hilfskreuzers mischte sich die Freude über den heldischen Kampf, bei dem ein mächtiger englischer Kreuzer auf den Grund der Nordsee gebettet war. Unsere Presse überschlug sich förmlich. „Die Geschichte der deutschen Seekriegführung ist um eine neue Ruhmes- und Heroentat bereichert." So schrieben die alldeutschen Zeitungen. Richtiger wäre es gewesen, statt „Ruhmestat" „Schwindelnachricht des Admiralstabs" zu setzen. Der vernichtete englische 15 000-Tonnen-Kreuzer, der nach der Größe also ein Panzerkreuzer hätte sein müssen, war in Wirklichkeit ein Hilfskreuzer mit Namen ‚Alcantara', genau wie der ‚Greif' einer war, nämlich ein früherer Kauffahrteidampfer. Englische Kriegsschiffe traten erst auf den Schauplatz, als zwischen den Hilfskreuzern der Kampf beendet war, der mit der Torpedierung der ‚Alcantara' endete. ‚Greif' sprengte sich selbst, — so meldete der Admiralstab! —, da er vollständig gefechtsunfähig gewesen sei, in die Luft. 5 Offiziere und 115 Mann der Besatzung des ‚Greif', die insgesamt 300 Mann stark war, wurden von den Engländern gerettet. Der englische Verlust betrug 5 Offiziere und 69 Mann. Von englischer Seite kam dann die folgende interessante Meldung: „In einer Mitteilung des deutschen Admiralstabs heißt es: ‚Die Engländer behaupten, daß sie den ‚Greif' versenkt hätten. Das ist unwahr. Der ‚Greif' sprengte sich selbst in die Luft.' Diese Darstellung ist eigenartig, denn am fünfundzwanzigsten dieses Monats hieß es in dem deutschen amtlichen Bericht: ‚Die Gefangenen

des ‚Greif‘, die von den Engländern gemacht wurden, sind von jedem Verkehr mit der Außenwelt abgeschlossen. Nicht einmal ihre Namen wurden uns bisher mitgeteilt.‘ Infolgedessen kann die Nachricht, daß der ‚Greif‘ sich selbst in die Luft gesprengt habe, garnicht von einem Mitglied der ‚Greif‘-Besatzung gekommen sein. Wie weiß also der deutsche Admiralstab, daß der ‚Greif‘ sich selbst in die Luft gesprengt hat? Wir stellen fest, daß er durch uns vernichtet wurde, und daß die deutsche amtliche Meldung unwahr ist.“ Eine endgültige Klarstellung durch unsern Admiralstab ist bis heute nicht erfolgt!

*

Am zwanzigsten Juli 1866 vernichtete der oesterreichische Admiral Tegethoff durch kühne, von seinen Fregatten ausgeführte Rammstöße bei Lissa einen Teil der italienischen Flotte. Mit dem Namen: „Seeschlacht bei Lissa“ bezeichnen deutsche Seeoffiziere im vertrauten Kameradenkreise eine Tragödie, die sich im Kriege abspielte, und bei der unsre Flotte die Leidtragende war.

Im März 1918 wars. Wilhelm der Zweite hatte den Kaiser Karl zur Auffrischung sinkenden Mutes und sinkender Tatkraft zu sich geladen. Bei Helgoland sollte unsre Flotte dem treuen Verbündeten zeigen, was deutsche Macht auf dem Meere heißt. Ein grandioses Manöver wurde vorgeführt, ein „Gefechtsbild“ — so lautet der technische Ausdruck — mit allen Chikanen, mit „äußerster Kraft“, im Pulverdampf und unter Trommelfell sprengendem Getöse „gefahren“. Da — eine Schwenkung der Linie nach innen war befohlen — die Flaggen gehen nieder, ein Versehen — Funken- und Flaggensignal widersprechen sich! — und mit „hart Ruder“ drehen zwei unsrer neusten Linienschiffe, ‚Großer Kurfürst‘ und ‚Kronprinz‘ auf einander zu, rammen sich. (Ein früheres deutsches Panzerschiff ‚Großer Kurfürst‘ hat sich ebenfalls durch ein Rammanöver einen Namen gemacht! Es wurde vom Rammbug des ‚König Wilhelm‘ am einunddreißigsten Mai 1878 im englischen Kanal getroffen und ging mit 269 Mann in die Tiefe.) Die Hauptakteure waren nun außer Gefecht gesetzt. Das Schaustück mußte abgebrochen werden. Leider konnte über die Trinksprüche, die beim nachfolgenden Mittagsmahl auf dem Admiralschiff zwischen Wilhelm und Karl gewechselt wurden, nichts in Erfahrung gebracht werden. Das war die „deutsche“ Seeschlacht bei Lissa! Auf des Fachmanns Lippen drängt sich nur das eine Wort: „Pech“, denn dergleichen kann im bestgeschulten Geschwader, den fähigsten Kommandanten passieren. Aber — auch der Nichtfachmann wird verstehen, daß es keine Entschuldigung gibt für den Wahnsinn, im Kriege solch unnötiges,

kindisches Paradespiel zu treiben. Zu solchem Zweck hatte freilich Wilhelm der Zweite unsre Flotte ja in erster Linie geschaffen.

Ebenfalls zweien unsrer neusten Dreadnoughts, sogar den allerneusten, den einzigen, die mit dem modernen 38-cm.-Kaliber bestückt und erst im Jahre 1915 von Stapel gelaufen sind: ‚Bayern' und ‚Baden' passierte Aehnliches. Nein, es war kein Pech: es war bodenlose Unvorsichtigkeit, um einen schärfern Ausdruck zu unterdrücken. An der jütländischen Küste hatte sich unser U-Boot ‚U 20' festgerannt. Die beiden Linienschiffe wurden zur Hilfeleistung ausgesandt. Unerklärlich bleibt, warum grade die beiden wertvollsten Gefechtseinheiten der deutschen Flotte zu dieser Aufgabe beordert wurden, noch dazu, ohne leichte Streitkräfte zur Sicherung mitzubekommen. Also die Schiffe bemühen sich, wie im tiefsten Frieden das U-Boot abzuschleppen. Solche Goliathe haben keine Tarnkappen. Ihre Anwesenheit wurde natürlich am Lande bemerkt, und flugs die Nachricht an die richtige Stelle gegeben. Nicht lange ließen britische Unterseeboote auf sich warten. Von ihren treffsichern Torpedos landete je einer in dem Ruder- und Achtersteven des einen deutschen Linienschiffs und in den vordern Kohlenbunkern des andern. Nach dem Aderlaß waren selbst diese panzerumgürteten Ungetüme nicht weiter imstande, dem U-Boot beim Abkommen behilflich zu sein. Die schwer Havarierten mußten ihre Rettungsaktion aufgeben und sich beschleunigt in den Hafen flüchten, wo ihnen in mehrmonatiger Reparaturperiode Zeit blieb, über die Schlechtigkeit der Welt nachzudenken, in der man nicht einmal dann in Ruhe gelassen wird, wenn man einem Kameraden helfen will.

Ein Glück — wenn man es so nennen mag — wars, daß der Ausfall für die Flotte nicht viel besagte. Diese Linienschiffe ‚Bayern' und ‚Baden', deren Bau je 90 Millionen Mark verschlungen hatte, besaßen nämlich — sagen wir, um dem Laien verständlich zu sein: verkonstruierte Lafetten, die nicht erlaubten, die gewünschte, dem Kaliber ihrer Rohre nach mögliche und angemessene Schußentfernung zu erzielen. Die Lafetten gestatteten nur eine Höhenrichtung der Rohre, bei der die Geschosse auf 18 000 bis 19 000 Meter geworfen werden, während man mit wirklich modernen Geschützen erheblich über 20 000 Meter schießen will. So tun es die englischen 38,1-cm.-Rohre. Wie konnte solche Mißkonstruktion unterlaufen, nun grade im Kriege — wer trägt die Schuld? Wollte man einem bestimmten Ressort die Verantwortung aufbürden, so wäre ein Dementi sicher, ähnlich wie beim Kriegsministerium, wenn behauptet wurde, gewisse Sabotage-Akte in neutralen Ländern seien in einer besonders eingerichteten Sabotage-Ab-

teilung ausgeheckt worden. Sicherlich: die Abteilung heißt nicht Sabotage-Abteilung, sondern führt den unschuldigen Namen — was weiß ich! Vielleicht: B III. Es wird sich somit empfehlen, das Reichsmarineamt in seiner Gesamtheit anzuklagen. Erfolg haben wird man freilich nicht, denn eine Krähe hackt der andern kein Auge aus. Die eine Abteilung, das eine Dezernat wird die Schuld von sich auf die andre, das andre abschieben. Sie sind allesamt Sünder; aber sie werden schon verstehen, sich rein zu waschen.

An einem Vorfall soll erläutert werden, welche Methoden von unsrer amtlichen Nachrichtenstelle bei der Verbreitung von „Märchen" befolgt wurden, um die Berichterstattung der britischen Admiralität der Lüge zu zeihen. In der offiziellen deutschen Meldung vom Untergang unsres Hilfskreuzers ‚Greif' hieß es am vierundzwanzigsten März 1916: „Englischerseits wurde offiziös mitgeteilt, daß unser Kreuzer ‚Greif' die norwegische Flagge geführt habe. Das ist unwahr." Wie verhält es sich damit? Tatsächlich hat das Telegramm der britischen Admiralität gelautet: „Während des ganzen Gefechts feuerten die Kanonen des ‚Greif' über die norwegischen, auf den Seiten des Schiffs gemalten norwegischen Farben"!

Am zwanzigsten März 1916 wurde von der englischen Presse folgende Mitteilung der britischen Admiralität gebracht: „Im amtlichen deutschen Bericht heißt es: ‚Die offizielle Meldung der britischen Admiralität sagt, daß bei dem Gefecht an der Westküste von Holstein zehn deutsche Patrouillenfahrzeuge von englischen Zerstörern versenkt worden seien. Das ist unwahr.' Nun hat die britische Admiralität aber nur gemeldet, daß zwei deutsche Vorpostenboote von unsern Zerstörern vernichtet worden sind. Es ist dies abermals ein ungeschickter (clumsy) Versuch, die britische Admiralität der Unwahrheit zu überführen."

*

„Am fünften November hieß es: ‚Der große Kreuzer ‚York' gesunken', und pünktlich stellt sich L. P., der maritime Beschwichtigungsrat des Berliner Tageblatts mit den gewöhnlichen Redensarten ein: Alter kleiner Kasten, ohne besondern Wert. Die vielen Menschenleben kommen so ganz nebenbei." Solche liebenswürdigen Schreiben erhielt man in der großen Zeit nicht selten. Ich sage aufrichtig: „liebenswürdig", denn man wurde mit ganz andern Injurien bedacht, unter denen „Landesverräter" noch milde war. Recht machen kann es der Zeitungsmann Keinem, ungeteilten Beifall erringen zu wollen, ist aussichtslos. Von Einem wird man um einer bestimmten Ansicht willen beschuldigt, die Landesinteressen verraten zu haben, während dem Andern grade diese Ansicht

so gefallen hat, daß er sein Lob nicht zurückzuhalten vermag. „Sie haben in jeder Beziehung recht, ich danke Ihnen für Ihre klaren, beweiskräftigen Ausführungen“, kommts von der einen Seite; „Sie schreiben nichts wie Blödsinn, sind ein Konfusionsrat, ein Rhinoceros“ von der andern. Schon im Frieden wars so. Man lächelte, und der Papierkorb ist groß. Im Kriege komplizierten sich die Dinge. Der brave Michel hat bis zum November 1918 kaum etwas von einer Zensur geahnt. So durfte man ihm nicht böse sein, wenn er seinem Herzen Luft machte, wie jener Briefschreiber im Falle des Kreuzers ‚York‘. Was hatte ich geschrieben? „Am vierten November 1914 vormittags ging unser Kreuzer ‚York‘ in der Jade infolge Aufstoßens auf eine Mine verloren. Der Verlust der vielen Menschenleben ist schmerzlich. Der Materialschaden ist als nicht sehr bedeutend anzusehen. ‚York‘ war nicht etwa ein Schlachtkreuzer, sondern nur ein Panzerkreuzer von geringerm Gefechtswert.“ Daß diese Sätze vom Vertreter des Reichsmarineamts in der Pressekonferenz diktiert waren, versteht heute jedes Kind. Der Presse war streng verboten, irgendeinen Zusatz zu machen, eine Abänderung vorzunehmen. Der Fall wurde hier, weil er typisch ist, erwähnt. Unsre Verluste, wenn sie einmal eingestanden wurden, mußten die Zeitungen stets als völlig belanglos, die der Feinde als überaus schwerwiegend darstellen. Ueber Menschenverluste beim Untergang der ‚York‘ wurde amtlich gesagt, daß „382 Mann, mehr als die Hälfte“ gerettet seien. Sonst hat man kein Sterbenswort mehr von der Affäre gehört. Unbeantwortet blieben die Fragen: Wie konnte es passieren, daß eins unsrer Kriegsschiffe in dem Eingang zu einem unsrer Kriegshäfen auf eine Minensperre, also unsre eigne, lief? Wurde eine Untersuchung eingeleitet? Fand ein Kriegsgericht statt? Wer wurde als schuldig erkannt?“ Der Fachmann wird den Vorfall bedauern, aber kein zu scharfes Urteil fällen. Gewiß hätte er sich vermeiden lassen; jedoch bei dem Nebel, der angeblich herrschte, und bei den starken Strömungsverhältnissen in der Jade kann der beste Kommandant einmal Pech haben. Und Pech wars. Der Kommandant der ‚York‘ war ein sehr pflichtgetreuer Mann. Er hat sowohl „schwer“ gebüßt: durch die Last, die sich auf sein Gewissen gelegt hat — wie auch „leicht“: er wurde in die Türkei geschickt, wo er bei der Verteidigung der Dardanellen vorzügliche Dienste geleistet hat.

Der Fall ‚York‘ rief starke Beunruhigung hervor. Die Vertuschungsmethode erwies sich damals schon — November 1914 — als verfehlt. Die öffentliche Meinung wollte Aufklärung, das Volk hätte ein offenes Eingeständnis vertragen. Aber die amtlichen Stellen wollten nur verschweigen, be-

mänteln. So blieb es auch während der folgenden vier Jahre. Ein Beispiel. Wer hörte je etwas von einem deutschen Hilfskreuzer ‚Leopard'? Die ‚Times' brachten am neunzehnten April 1919 die Nachricht, daß der Anfang März 1917 aus einem deutschen Hafen ausgelaufene ‚Leopard' am sechzehnten März 1917 zwischen Island und der norwegischen Küste von den beiden englischen Panzerkreuzern ‚Achilles' und ‚Dundee' in Brand geschossen und mit seiner ganzen Bemannung untergegangen sei. ‚Leopard' war der von der ‚Möwe' erbeutete englische Dampfer ‚Yarrowdale', der viele Gefangene von den aufgebrachten Schiffen nach Swinemünde zu führen gehabt hatte und dort Anfang 1917 angekommen war. Interessant ist in dem Bericht der ‚Times' über den Untergang des ‚Leopard' folgender Passus: „Das gesichtete Schiff (Leopard) führte die norwegische Flagge, und an beiden Seiten des Rumpfes war der Name ‚Rena, Norwegen' aufgemalt, sowie die norwegischen Farben. Während des Kampfes blieb die norwegische Flagge auf dem deutschen Hilfskreuzer wehen." Sollte dies wirklich der Fall gewesen sein, so ging es über die „erlaubte Kriegslist" hinaus. Man hat sich im Kriege oft bei uns aufgeregt über den englischen Flaggenschwindel, darüber, daß englische Kauffahrer die Flagge neutraler Staaten führten. Das ist eine von jeher erlaubte Kriegslist gewesen. Sobald aber ein Schiff, und besonders ein Hilfskreuzer, also ein Kriegsschiff, das Gefecht aufnimmt, muß die Landesflagge gesetzt werden.

Unzählige Briefe habe ich während des Krieges erhalten mit Mitteilungen von Schiffsuntergängen, namentlich von Torpedo- und Unterseebooten und von Minensuchfahrzeugen. Dann wieder kamen Anfragen, herzzerreißende: „Mein Sohn war auf dem X-Boot. Seit Monaten habe ich nichts von ihm gehört. Jetzt heißt es, das Boot sei verschollen, sei gerammt und untergegangen. Können Sie denn nichts auskundschaften darüber? Vom Reichsmarineamt und den Kommandos der Stationen erhalte ich keine Antwort. Alle meine Bitten sind umsonst." Wandte ich mich etwa an die amtlichen Stellen, so hieß es: „Militärische Interessen gestatten nicht . . ." Die Beschränktheit sah immer nur militärische Interessen, wo es gar keine gab. Denn ob der Verlust eines Hilfskreuzers, eines Torpedo- oder Unterseeboots, eines Minensuchdampfers oder eines Hilfsschiffes eingestanden wurde, kam für die Seekriegführung nicht in Betracht. Man bildete sich ein, der Feind wüßte nicht Bescheid. Das war ein Wahn. Und, während man fälschlich glaubte, zu Gunsten maritimer Interessen zu handeln, schädigte man die Interessen der gesamten Kriegführung, des Landes. Wie viel besser hätte ehrliches Eingeständnis der

eignen, wahrheitsgetreue Angabe der feindlichen Verluste gewirkt, wie viel besser eine offene Darstellung der wirklichen Lage auf den Seekriegsschauplätzen! Aber man hatte nur Sinn für Verschweigen und Erdichten, und das führte dann schließlich zum moralischen Zusammenbruch unsres Volkes.

*

Nur Talmivirtuosen im Verschweigen und Erdichten waren die Machthaber des Presseamtes im Admiralstab. Das erkannte allmählich auch der nichtfachmännische Journalist. Er lächelte; was konnte er anders tun! Aber Anstandspflicht hätte geboten, für solch unmoralisches Treiben wie den Volksbetrug nicht Helferdienste vom Journalisten zu fordern. Freilich: man spricht besser nicht von Anstandspflicht, wenn man von der genannten amtlichen Stelle spricht. Auch das deutlichste Wort prallt von der Stirn der Unverfrorenheit zurück. Zudem — seien wir gerecht —: zeigte sich die Presse im allgemeinen andrer Behandlung würdig?

Am fünften Juli 1917 hatte das Berliner Tageblatt aus Rotterdam von seinem Privatkorrespondenten eine wertvolle Nachricht über den Angriff deutscher U-Boote mitten im Atlantischen Ozean auf amerikanische Transportdampfer erhalten. Sie wurde dem Admiralstab mit der Bitte um Genehmigung zur Veröffentlichung vorgelegt. Der Admiralstab erklärte: „Das Telegramm darf nur veröffentlicht werden, wenn daran ein Kommentar geknüpft wird, der die Nachricht lächerlich macht.“ Wie gesagt: das Telegramm war höchst interessant, und so wurde mir nahegelegt, einen entsprechenden Kommentar zu schreiben, damit es gebracht werden könnte. Ich überlegte, ob ich der Bitte nachkommen sollte. Meiner Ansicht nach lag nicht der geringste Grund vor, die Meldung, auch wenn sie von Reuter stammte, als völlig unglaubwürdig anzusehen. Unangenehme Situation. Ich hoffte, sie meistern zu können — ohne mein Gewissen zu stark zu belasten —, indem ich schrieb: „Unter der Voraussetzung, daß es sich bei der Nachricht von den Angriffen deutscher U-Boote auf amerikanische Truppentransportschiffe nicht um eine Ente Reuters handelt, bleibt es bemerkenswert und ist hervorzuheben, daß deutsche U-Boote in größerer Zahl aufgeboten wurden, um den Truppentransporten der Nordamerikaner Abbruch zu tun. Hieraus geht hervor, daß unsre Flottenleitung neben der Führung des zurzeit äußerst wichtigen Handelskrieges zur See nichts verabsäumt, um die Unterstützung der Entente durch die Vereinigten Staaten zu hindern; und ferner, daß genügend U-Boote zur Verfügung stehen, um auch noch neben der Aufgabe des Handelskrieges die Vernichtung von Transportschiffen ins Auge zu fassen.“

Hieran knüpfte ich einige Lobpreisungen über unsre U-Boote, ein notwendiges Requisit, um den Zensor geneigt zu machen, und endete, da mir wieder Bedenken aufstiegen, ob die Sache in dieser Form passieren würde, indem ich mir einen Ruck gab, mit den Worten: „Ehe nicht eine bestätigende Meldung von amtlicher deutscher Seite vorliegt, wäre es verkehrt, wollte man sich eingehender mit der von Reuter gebrachten Nachricht befassen. Gar zu häufig wurde die Erfahrung gemacht, daß die offiziösen Telegraphenbureaus ihrer Phantasie stark die Zügel schießen lassen." Nun gab ich den Kommentar telephonisch an die Redaktion — es war spät am Abend — und hoffte, ihn am nächsten Morgen zusammen mit dem interessanten Telegramm im Blatt zu finden. Vorbei gehofft! Auf der Redaktion übergab man mir dann das Opus mit dem Stempel: „Berlin, 5. 7. 1917. Darf nicht veröffentlicht werden. Admiralstab der Marine. Presseabteilung." Wütend hatte der Rotstift das „nicht" stark unterstrichen. Ich will nicht verschweigen, daß einige Korrekturen in dem Manuscript vorgenommen waren. Das zeigt, daß der erste Zensor die Absicht hatte, den Kommentar passieren zu lassen. Aber meine Arbeiten wurden sehr sorgfältig gesiebt! Da war also noch ein andrer, strengerer Zensor am Werk gewesen. Freilich: verstehen konnte man es, denn wie wurde seinen Wünschen von andrer Seite nachgekommen, was schrieben gehorsame andre Marinemitarbeiter über den Vorfall! In der Deutschen Tageszeitung ließ sich E. R. über ‚Die amerikanische Seeschlacht' wie folgt aus: „Wir halten die ganze Geschichte von den Angriffen für Erfindung und zweckbewußt berechneten Schwindel . . . Für den nüchternen Beurteiler ergibt sich aus allen diesen Erzählungen, daß die Amerikaner sich in einem Zustand krankhafter Nervosität befunden haben. Praktischer Zweck der Ausschlachtung dieser Abenteuer ist, außer dem Wunsche, die Ohnmacht des deutschen U-Boots zu zeigen, auch, die Legende zu unterstützen, als ob größere amerikanische Truppentransporte nach Frankreich gelangt seien. Es handelt sich um einen Bluff." Na, und so weiter, in der bekannten Manier des Grafen Ernst zu Reventlow. Der amerikanische Marinesekretär Daniels hatte mittlerweile die Nachricht von dem abgeschlagenen Angriff deutscher U-Boote auf amerikanische Truppentransportdampfer bestätigt. Mit allen Details stand die Affäre in den fremden Blättern. Und dennoch hieß es, unter der Ueberschrift ‚Ozean-Phantasien' im Berliner Lokal-Anzeiger: „Man sieht, die Sache fängt gut an mit der amerikanischen Kriegsberichterstattung, und wir werden uns danach beizeiten auf wirklich unbegrenzte Möglichkeiten gefaßt machen müssen . . . So kann die amerikanische Vorhut sogleich mit dem Hochge-

fühl des Siegers französischen Boden betreten, und in ihrer Heimat lassen sich schon jetzt die herrlichsten Triumphlieder anstimmen über den Riesenerfolg . . . Vielleicht, daß sich auf diese Weise endlich die Kriegsbegeisterung in der neuen Welt künstlich herstellen läßt, auf die man in Washington bisher vergeblich gewartet hat. Daß der Marineminister sich in eigner Person zu diesem Schwindel hergibt, ist wohl nur für deutsche Begriffe ein Stein des Anstoßes . . ." Endlich las man in einem Artikel des Vizeadmirals Kirchhoff unter anderm: „Unsre U-Boote lassen sich nicht vertreiben . . . Ein lügnerischer Satz reiht sich an den andern, um dem amerikanischen Volk Sand in die Augen zu streuen. So etwas ist echt amerikanisch . . . Alles ist erlogen . . . Bewußte Unwahrheiten werden aufgetischt . . ." Genügts? Es ist später einwandfrei bekannt geworden, daß Daniels die Wahrheit gesprochen hat. Die Tatsache amerikanischer Millionenheere auf französischem Boden beweist, daß unsre U-Boote, falls sie Angriffe auf amerikanische Truppentransporte ausführten, geringen oder gar keinen Erfolg dabei hatten.

Die angeführten Pressestimmen zeigen, wie geschmeidig gewisse Zeitungsschreiber auf die Intentionen des Admiralstabspressebureaus eingingen. Wer sich dem Willen der amtlichen Stelle nicht fügte, wer das Volk nicht betrügen oder belügen wollte, mußte seine teuern Auslandstelegramme in den Papierkorb werfen. Unter diesen Umständen wird verständlich, daß zuweilen auch der friedlichste Zeitungsmann gezwungen war, sich auf Kompromisse einzulassen. Damit ein Artikel von der Zensur genehmigt wurde, verstand man sich dann schon dazu, wenn auch mit schwerem Herzen, ihn mit einer gehörigen Dosis Hurrapatriotismus einzuleiten, und am Schluß wars nochmals nötig, mit einigen bombastischen Redensarten des Zensors Unwillen zu beschwichtigen, der etwa beim Lesen der Mitte, wo sich einige sachgemäße Sätze fanden, aufgequollen war. Großsprechereien erfreuten sich der besondern Gunst des Zensors, ruhige, verständige Worte versetzten ihn in Raserei. Solche Worte, wie sie etwa Bethmann Hollweg nach der Schlacht vor dem Skagerrak im Reichstag gesprochen hatte — „auch dieser Sieg wird uns nicht ruhmredig machen. Wir wissen, England ist damit noch nicht besiegt, nicht geschlagen" —, und wie sie, als vor dem Plenum gesprochen, selbstverständlich in allen Zeitungen gestanden hatten: solche Worte später zu erwähnen, war nicht erlaubt. Immer wieder versuchte ich, sie einzuschmuggeln, immer wieder wurden sie ausgestrichen. Dann hatte ich einmal geschrieben, um ein Versehen leitender Stellen zu entschuldigen: „Auch Admirale sind Menschen." Diese Worte verfielen dem Rotstift!

Tiefstes Geheimnis wurde aus dem Verlust des Kreuzers ‚Karlsruhe' gemacht. Das Schiff ging infolge einer innern Explosion am vierten November 1914 verloren, an dem gleichen Tage, wo der Panzerkreuzer ‚York' in der Jade auf eine Mine lief und vernichtet wurde. ‚Karlsruhe' befand sich auf der Reise nach Westindien, mitten im Atlantischen Ozean, als plötzlich am Abend eine heftige Explosion im Vorschiff erfolgte. In der Höhe der Kommandobrücke schlug eine schwarze Qualmwolke, gefolgt von einer Feuersäule, aus dem Deck, das ganze Vorschiff wurde abgerissen und versank. Brücke, Kommandoturm wurden über Bord geschleudert. Mit dem Schiff gingen der Kommandant, ein Offizier, sowie 259 Unteroffiziere und Mannschaften unter. Der Rest der Besatzung wurde von einem der Kohlenbegleitdampfer, einem englischen Schiff, das vorher aufgebracht worden war, gerettet. Er traf Anfang Dezember in Kiel ein. Die Besatzung wurde lange Zeit von der Außenwelt abgesperrt gehalten, um dem Feind den Verlust zu verheimlichen. Im Frühjahr 1916 veröffentlichte der erste Offizier des Schiffs, Korvettenkapitän Studt, ein kleines Buch, aus dem man dann die Wahrheit erfuhr. Amtlich erfolgte nie eine Bekanntgabe des Verlustes. Im März 1915 meldete die britische Admiralität bereits den Untergang der ‚Karlsruhe'. Am fünfzehnten Juli 1915 wurde in der Pressekonferenz befohlen, den Verlust der ‚Karlsruhe' streng geheim zu halten. Wie der Vertreter des Reichsmarineamtes sagte: „aus besondern Gründen"! Vernünftige Gründe waren es nie.

Ein typisches Beispiel für die Art der Berichterstattung unsres Admiralstabs war die Meldung vom zwanzigsten August 1916. Nichts wurde darin von dem Verlust eines unsrer U-Boote gesagt, wohl aber behauptet, daß ein britischer Zerstörer und ein britisches Linienschiff beschädigt seien. Als der Bericht der britischen Admiralität anlangte, wurde die Weisung ausgegeben, ihn mit folgendem Kommentar zu versehen: „Die britische Admiralität ist offenbar sehr nervös." Was hatte die britische Admiralität festgestellt? „Ein feindliches U-Boot wurde zerstört, ein andres wurde gerammt und ist möglicherweise gesunken." Was mußte unser Admiralstab später einräumen? „Die Behauptung der britischen Admiralität, daß eins unsrer U-Boote gerammt worden sei, trifft allerdings zu. Zu der englischen Angabe, daß ein zweites deutsches U-Boot vernichtet worden sei, kann erst Stellung genommen werden, wenn alle Bootsmeldungen eingegangen sind." Eine Stellungnahme ist nie erfolgt; also ist glaubhaft, daß die britische Admiralität die Wahrheit gesagt hat, und daß das U-Boot vernichtet worden ist.

Ich habe wahllos aus meinem Archiv herausgegriffen. In meiner Sammlung findet sich fast für jeden Monat eine Anzahl von Dokumenten, die der Wahrhaftigkeit unsrer amtlichen Berichterstattung ein eigenartiges Zeugnis ausstellen. Was wurde durch diese Machenschaften erreicht? Zu Anfang des Krieges mag Einfalt durch die Siegesfanfaren vielleicht im Durchhaltegeist gestärkt worden sein. Aber mit der Zeit wurde auch die Gutgläubigkeit durch gar zu häufige Meldungen, die sich später als falsch erwiesen, stutzig gemacht, und so kams, daß das Vertrauen in die Berichterstattung des Reichsmarineamts und Admiralstabs schließlich völlig erschüttert war. Vor kurzem sandte man mir eine Karte, die noch aus der großen Zeit stammt. Gedruckt stehen oben die Worte: „Herzliche Grüße zu den neuerdings versenkten . . . tausend Tonnen.“ Darunter ist mit der Hand geschrieben das Wort Jean Pauls: „Die Erinnerung ist das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können.“ Man könnte lachen in der Erinnerung an all das Verschwiegene und Erdichtete, wenns nicht gar so traurig wäre.

XVIII.
Wie es kam

Wie kam es, daß der Anstoß zur Revolution von der Flotte ausging?“ Diese Frage ist seit dem November 1918 mit Leidenschaftlichkeit gestellt und beantwortet worden, von dieser und von jener Seite: von Denen, die auf der Anklagebank sitzen, den Seeoffizieren, und von Denen, die sie mit Vorwürfen überhäufen, den Deckoffizieren, Unteroffizieren, Matrosen und Heizern. Jene bilden zwei Lager. Die Einen leugnen, daß dem Seeoffizier auch nur eine Spur von Verantwortung aufgebürdet werden dürfe; die volle Schuld trüge die sozialdemokratische Verhetzung. Die Andern räumen ein, daß mancherlei Sünden begangen sind; aber sie sagen, es dürfe nicht verallgemeinert werden. Soll man sich zu dieser Banalität äußern? Wo beginnt die Berechtigung, über ein ganzes Corps den Stab zu brechen, wo hört sie auf? Es genügt das Eingeständnis, daß eine Reihe von Sündern, deren Zahl ich für recht groß halte, die Schuld am Zusammenbruch trägt. Ich habe nie daran gedacht, einzelne Personen oder das Seeoffiziercorps im ganzen anzuklagen. Alle die Sünder waren das Produkt des unglückseligen Systems, das herrschte — man kann sagen: noch herrscht! Ich weise es also von mir, bestimmte Leute für Schurken zu erklären. Welcher Offizier hat je nach eignen Entschlüssen

gehandelt? Er war eine Ausnahme. Das Gros war stets „der Lakai", der die Befehle seines Herrn ausführte, freilich ein minderwertiger Lakai, der in Ehrfurcht vor dem Stirnrunzeln eines Vorgesetzten erstarb. Eigne Willensmeinung zu äußern, galt für undeutsch, hochverräterisch. Das System führte eine durch nichts begrenzte Knechtschaft herbei. Wer sich Charakter bewahren wollte, paßte nicht ins preußisch-deutsche Offiziercorps. Er „wurde gegangen", wenn er nicht vorher selbst die Konsequenzen zog. Ich habe diese nun einmal bestehenden Verhältnisse bei allen Angriffen auf die Flotte betont und sie beklagt, habe oft den Satz eingeflochten: „Also nicht der Einzelne, der Seeoffizier gehört an den Pranger, sondern das System", habe mich allerdings nicht gescheut, auszusprechen, daß eine Ableugnung der Schuld vergeblich sei, denn es ginge nicht an, von „Ausnahmen" zu reden. Alles war vergeblich. Man wollte die Wahrheit nicht ans Licht kommen lassen, wollte nicht ein reumütiges Bekenntnis ablegen, und so wurde zu den niedrigsten Mitteln der Verleumdung gegriffen, um mich mundtot zu machen. Ein Orkan von Schmähungen ging über mich hin. In Zuschriften, natürlich zumeist anonym, wurde ich Vaterlandsverräter, Beschmutzer des eignen Nestes, Judenknecht gescholten. In Zeitungsartikeln und Broschüren spien frühere Kameraden Galle und Geifer. Mich läßts kühl. Wer die nationalistische Saite anschlägt, ist sicher, ein dankbar Publikum zu finden. Der entfesselte Nationalismus jedoch ist taub gegen die Stimme der Vernunft. Es ist eine von Michels schlechtesten politischen Gewohnheiten, daß er die Auffassung hegt, ein inaktiver Offizier müsse politisch stumm sein. Nur die Schuldbewußten haben ein Interesse an solchem Schweigegebot. Auch amtlich wurden Entgegnungen lanziert, deren Form mich persönlich herabsetzen sollte, genau wie im frühern Obrigkeitsstaat. In keinem andern Volke wurzelt so tief wie im deutschen die Unart, den politischen Gegner als moralisch minderwertig zu behandeln. Unser Offiziosentum hat es von jeher geliebt, wenn sich ein Widerspruch nicht sachlich begründen ließ, den Verfasser oppositioneller Artikel menschlich zu diskreditieren, auch da, wo ein sachliches Motiv die Haltung des Gegners völlig erklärt, ihm ein persönliches Motiv unterzuschieben. Diesem unsaubern Treiben kommt die bedientenhafte Gewohnheit eines großen Teil der deutschen Presse zustatten, daß sie jeden Brocken, der von der offiziösen Tafel fällt, mit der Hurtigkeit eines gut dressierten Pudels aufschnappt. Ich weiß, daß mir die „deutsch-nationalen" Kreise Urteile, die abweichen von der patridiotischen Bewertung unsrer militärischen Machtmittel, bitter verdacht haben und niemals verzeihen werden. Grade

deshalb aber habe ich mit meinen Rügen nicht hinter dem Berge gehalten und gedenke es auch fernerhin nicht zu tun. Ich äußere mich nur, wenn ich glaube, daß ich was zu sagen habe. Dann finde ich es jedoch richtig, die Dinge nicht zu verschleiern, sondern deutlich zu bezeichnen.

Niemand hat vermocht, mich sachlich zu widerlegen. Unbestreitbar, von Allen zugestanden ist, daß der Geist der Flotte im August 1914 vorzüglich, daß unser gesamtes Marinepersonal von Draufgängertum im besten Sinne des Wortes beseelt war. Warum wurde dieser prächtige Geist nicht sorglich bewahrt? Der Seeoffizier hätte es in der Hand gehabt. Schon 1915 aber war dieser Geist verflogen, wofür vollgültigen Beweis eine „ganz geheime" Kabinettsordre liefert:

Großes Hauptquartier, 7. 9. 1915

Dienstliche Meldungen und persönliche Aeußerungen, welche zu meiner Kenntnis gelangt sind, haben mir gezeigt, daß in meiner Marine vielfach unrichtige und Verstimmung erweckende Auffassung der ganzen Lage der Marine in diesem Kriege herrscht. Wenn auch mein Bedauern hierüber aufgehoben wird durch die Freude an den vortrefflichen Leistungen meiner Marine, so muß ich doch die Mahnung an das Offiziercorps richten, an allen Stellen den Geist freudiger Pflichterfüllung hochzuhalten. In dieser Beziehung muß von den Offizieren weitestgehende Zurückhaltung geübt werden, wollen sie nicht den Geist der Untergebenen schädigen und damit mitschu'dig werden an gradezu verbrecherischen Gerüchten und Verleumdungen. Wohl aber muß ich es als schweren militärischen Fehler zurückweisen, wenn sich innerhalb des Offiziercorps eine abfällige Kritik der Obersten Heeresleitung geltend macht, eine Kritik, die durch leider nur zu oft wahrgenommene Indiskretionen vergiftend auch über die Marine hinaus wirkt. Ich verlange damit in letzter Linie die pflichtmäßige Unterordnung unter meinen Willen als Obersten Kriegsherrn, der ich die schwere Verantwortung für die Zukunft des Reiches trage.

gez. Wilhelm I. R.

Nie war bis dahin im Deutschen Reiche eine solche Allerhöchste Kundgebung nötig gewesen. Man muß, um dergleichen zu entdecken, bis zum Anfang des vorigen Jahrhunderts zurückgehen.

Verdiente das Seeoffiziercorps zu Friedenszeiten in vollem Umfange das Vertrauen, das das deutsche Volk ihm entgegenbrachte? Die Antwort muß lauten: Nein. Der Einfluß des Herrn v. Tirpitz war auch hier schädlich. Ueber unwürdige Behandlung von Untergebenen wurde stark geklagt und Strebertum wurde groß gezogen. Admiral v. Grapow äußerte sich am achten Mai 1919 in der Deutschen Zeitung: „Wenn in der Richtung: Vettern- und Onkelwirtschaft manches vorkam, was den Unwillen der Frontoffiziere hervorrief, so waren daran Verhältnisse schuld, die ich hier näher nicht anführen will, aber die das Offiziercorps oft beklagt

hat!“ Hier also wird von dem Admiral eine Quelle der Korruption aufgedeckt. Nur eine; und es gab viele! Meiner Ansicht nach sind die Gründe für den Zusammenbruch der Flotte zu suchen: erstens in dem mißhandelten Geist der Mannschaften, in dem preußischen Militarismus, das heißt: in dem geringen Verständnis für die Seele des einfachen Mannes, in der Nichtachtung der Persönlichkeit; zweitens in dem mangelnden Vertrauen auf die Waffen, die allmählich wachsende Erkenntnis, daß alles vergeblich sei, daß die Flotte gegen die gewaltige feindliche Uebermacht nicht bestehen könne, daß im besondern der U-Boot-Krieg eine verfehlte Maßnahme sei. Welche Stellung nehmen die Ankläger und die Angeklagten zu dieser Ansicht ein?

Beginnen wir mit den Angeklagten. Commodore Heinrich, der Marinesachverständige bei der Friedenskonferenz in Versailles, schrieb am zwölften Januar 1919 in einem kieler Blatt: „Es ist ein Zufall, daß die Revolution in der Marine begann. Wer will sich mit der Unterstellung begnügen, daß angebliche, jedenfalls noch nicht von unparteiischen Richtern bewiesene Unterlassungen einzelner Seeoffiziere die katastrophale Bewegung im ganzen Reich verursacht haben sollen? Kleinmütig mutet solches Beginnen an.“ Kapitän zur See v. Müller, der frühere Kommandant der ‚Emden‘, äußerte am vierundzwanzigsten November 1918 in der Weserzeitung: „Ich will keineswegs in Abrede stellen, daß viele Fehler“ — was den mißhandelten Geist betrifft — „begangen worden sind.“ Korvettenkapitän Freiherr v. Forstner schrieb am sechsten Dezember in der ‚Germania‘: „Fehler in der Behandlung von Leuten sind fraglos auch an einigen Stellen gemacht worden. Der wenig abwechselungsvolle Dienst und das ewige Kanonendrehen ohne Nutzanwendung konnte die Stimmung nicht beleben.“ Schließlich brachte eine Reihe von Zeitungen gegen Ende November 1918 einen Protest, der von einem Vizeadmiral, einem Kontreadmiral, zwei Kapitänen zur See, zwei Korvettenkapitänen und zwei Kapitänleutnants, insgesamt von nur acht Seeoffizieren unterzeichnet war. Die Herren legten gegen die von mir erhobenen Anklagen „entschiedene Verwahrung“ ein und erklärten, sie wüßten sich darin eins mit den Kameraden des aktiven Seeoffiziercorps. Nun, niemand wird es in Erstaunen setzen, daß die Herren gegen die Aufdeckung der Mißwirtschaft im Offiziercorps Verwahrung einlegten.

Und die Ankläger? Ein Marinefeuerwerksoffizier, also ein aus dem Mannschaftsstande hervorgegangener Herr, schrieb am achtundzwanzigsten November 1918: „Mangelnde Einsicht der Seeoffiziere, Erziehung zur Selbstherrlichkeit, Ungerechtigkeiten in der Behandlung und Verpflegung, rück-

sichtsloses persönliches Strebertum, ungesunder Ehrgeiz, Unterdrückung aller andern Offizierskategorien und was dergleichen unter Admiral v. Tirpitz großgezogen wurde: das alles schaffte den Boden für die Revolution." Anfang Dezember 1918 erschien in vielen Blättern folgende Erklärung des Deckoffiziersbundes:

Kapitän a. D. Persius hat in der Abendausgabe des Berliner Tageblatts vom dreiundzwanzigsten November über den mißhandelten Geist in der Flotte geschrieben; Kapitän v. Müller, Kommandant der ‚Emden', hat seiner entgegengesetzten Meinung in der Abendausgabe der Deutschen Tageszeitung vom fünfundzwanzigsten November Ausdruck gegeben. Die Ansichten zweier Seeoffiziere stehen sich dabei scharf gegenüber, und unwillkürlich taucht die Frage auf: Was ist die Wahrheit, wie war es tatsächlich um den Geist in der Flotte bestellt?

Da das deutsche Volk heute mehr denn je das Recht hat, die nackte Wahrheit zu erfahren, so sei zu dieser wichtigen Frage einer dritten Stimme das Wort vergönnt. Die in diesen Zeilen vertretene Ansicht ist nicht die Ansicht einer einzelnen Person oder einer kleinen Gruppe befangener Menschen, sondern sie ist die einstimmige Ueberzeugung der im Bund der Deckoffiziere zusammengeschlossenen, ungefähr 4000 Deckoffiziere der deutschen Marine, also die Ansicht von Männern, die ausnahmslos eine Dienstzeit von mehr als fünfzehn bis fünfundzwanzig Jahren hinter sich haben und auf Grund ihrer Diensterfahrung — zwischen Offizieren und Mannschaften stehend — wohl den Anspruch erheben dürfen, ein gerechtes und sachgemäßes Urteil fällen zu können.

Niemand wird bestreiten, daß bis zu Anfang der neunziger Jahre der Geist in unsrer Marine ein ausgezeichneter war. Das Bindeglied zwischen Seeoffizier und Mannschaften stellten damals noch im wahrsten Sinne des Wortes die Deckoffiziere dar. Es herrschte zwischen Offizier, Deckoffizier, Unteroffizier und Mannschaft noch jener kameradschaftliche Geist, der im unbedingten Vertrauen zum Offizier und seiner Führung den schönsten Ausdruck findet. Bald nach Regierungsantritt Kaiser Wilhelms des Zweiten begann jedoch, hervorgerufen durch kaiserliche Huld und Bevorzugung, ein neuer Geist in das Seeoffiziercorps einzuziehen. Die Folge davon war, daß der Seeoffizier absolut Das auszuschalten versuchte, was ihm vermeintlich an Einfluß und Ansehen hätte schaden können. Von dem Grundsatz ausgehend: Wir dulden keine Götter neben uns, ließen sie die Mittelstellung des Deckoffiziers verschwinden und drückten diesen im Laufe der Jahre allmählich ganz auf die Stufe der Mannschaft herab. Damit ging das so wichtige Bindeglied zwischen ihnen und der Schiffsbesatzung verloren. Erklärlicherweise sank damit auch der Einfluß des Unteroffiziers auf die Mannschaft, der in der Beförderung zum Deckoffizier jetzt kein Lebensziel mehr erblickte, sondern grade in den letzten Jahren vor dem Kriege sofort nach Erlangung des Zivilversorgungsscheines mit seinen besten und tüchtigsten Kräften in Massen fluchtartig den Marinedienst verließ. Auch zwischen sich und den sogenannten Fachoffizieren (Marine-Ingenieuren, Zahlmeistern, Feuerwerks- und Torpedo-Offizieren) hat es der Seeoffizier verstanden, sowohl in gesellschaftlicher als dienstlicher Beziehung eine unüberbrückbare Kluft herzustellen.

Bei Ausbruch des Krieges stand die Sache demnach so, daß die Seeoffiziere ein vollkommen nach außen hin hermetisch abgeschlossenes Corps bildeten. Keinerlei Fäden verbanden sie mehr

mit den abertausend Menschen, die sich irgendwie ihre Untergebenen nannten. Ausschließlich für die Interessen ihres Kreises arbeitend, besaßen sie für Not und Sorge des Untergebenen weder Aug noch Ohr, ganz abgesehen davon, daß namentlich den jungen Herren infolge einseitiger Kastenerziehung auch das geringste Verständnis für derartige Fragen fehlte. Ein derartiges Verhalten der Seeoffiziere mit all seinen Folgen mußte naturgemäß dazu führen, daß diese sich ihren Untergebenen allmählich völlig entfremdeten, und daß damit auch grade das im Kriege unbedingt notwendige Vertrauen der Mannschaft zum Offizier schließlich restlos verloren ging. Bei einem solchen Geist im Seeoffiziercorps ist es deshalb sehr wohl verständlich, daß sich beim größten Teil desselben Charaktereigenschaften entwickelten, welche von der Mannschaft in aller Oeffentlichkeit als Weltfremdheit, Stolz, Ueberhebung, Nichtachtung des Personals und falsche Behandlung bezeichnet wurden. Wenn der Seeoffizier seiner Mannschaft gegenüber nicht gar so entfremdet gewesen wäre, hätte er namentlich in den letzten zwei Kriegsjahren unbedingt merken müssen, welche Unsumme von Groll, Haß und Verbitterung sich durch die vorangeführten Tatsachen in den Leuten aufgestapelt hatte. Aber dennoch: alle Diejenigen, welche die kieler Vorgänge der Matrosenbewegung genauer kennen, werden zugeben müssen, daß selbst noch in zwölfter Stunde durch Verhandlung von Mensch zu Mensch viel hätte gerettet werden können. Aber der Seeoffizier blieb auch in diesem Augenblick taub und blind. Größtenteils durch seine Schuld kam es zum Aufstand der Matrosen und Heizer, der in wenig Stunden die allgemeine Revolution nach sich ziehen mußte. Und somit trägt auch hier letzten Endes der mehr als alldeutsche Geist des Seeoffiziercorps einen überwiegenden Teil der Verantwortung. Tirpitz im großen, der einzelne Seeoffizier im kleinen.
Im Auftrag des Deckoffizierbundes: Alboldt, Bundesvorsitzender.

So sprechen die Deckoffiziere. Wie lautet das Urteil der Unteroffiziere? Anfang Februar veröffentlichten „sämtliche Unteroffiziere des Feuerwerks-, Signal-, Steuermannspersonals“ in einer Reihe von Zeitungen folgende Erklärung: „Die Behauptung, daß das Verhältnis zwischen Offizieren und Unteroffizieren vorm und im Kriege ein sehr gutes war, ist direkt unwahr.“ Endlich aus der Zuschrift eines Matrosen an die Frankfurter Zeitung vom zehnten Dezember 1918: „Die vornehmste Pflicht aller Offiziere wäre gewesen, es den Mannschaften im Hafen und auf See nicht unnütz schwer zu machen. Bis auf einige rühmliche Ausnahmen war aber das Gegenteil der Fall. Das Exerzieren wurde immer und immer wieder durchgekaut. Freizeit stand bloß auf dem Papier. Ungerechte Strafen, Einschränkungen und Schikanen im Hafenurlaub nahmen überhand. Daß wir kein Friedensessen bekommen konnten, wußten und verstanden wir alle; daß die Offiziere aber jeden Tag Braten und Nachtisch (Kuchen undsoweiter), sonntags sogar zwei Gänge aßen, Alkohol und Rauchwaren in großen Mengen hatten, ohne die andern Spezialitäten, verstanden wir nicht. Sie, die unsre Führer waren, hätten uns darin vorangehen sollen, doch nichts wurde getan. Alles dies trug dazu bei, die Miß-

stimmung unter den Mannschaften auf das höchste zu treiben."

Darf man diese Erklärungen, besonders die der Deckoffiziere, abtun als die „einzelner, verhetzter Mißvergnügter"? Die Kundgebung der Deckoffiziere wird kein objektiv denkender Mensch beiseite schieben; sie verdient unter allen Umständen Beachtung. Und was sagte man außerhalb der Marine? Nur zwei Stimmen aus der reichen Fülle: Geheimrat Liepmann sprach in einer Versammlung des Demokratischen Vereins zu Kiel: „Ich weiß, daß es in der Marine sehr schlimm war, und daß es ebenso bei den Offizieren sehr schlimm war", und Noske führte in einem Interview, das er Mr. Greenwall, dem Vertreter des ‚Daily Graphic' gab, als Hauptgründe für den Zusammenbruch der Flotte an: die bittere Enttäuschung der Hoffnungen der gesamten Militärpartei, den Klassenunterschied zwischen Offizieren und Mannschaften und den Mangel an Nahrungsmitteln.

Als zweiten Grund des Zusammenbruchs nannte ich: das mangelnde Vertrauen des Personals in unsre Flottenpolitik, in unsre Seekriegführung und in das Schiffsmaterial. Nur für die Einfalt tuts heut noch not, die Flottenpolitik Wilhelms und Tirpitzens in ihrem Widersinn, ihrer Blödheit an den Pranger zu stellen. Zum Ueberfluß stehe hier der Ausspruch, den Graf v. Posadowsky-Wehner, der Abgeordnete der deutsch-nationalen Volkspartei, am vierzehnten Februar 1919 in der Nationalversammlung getan hat: „Nach der Entlassung Bismarcks sind wir in eine Weltpolitik hineingetrieben worden, und zwar leider in eine vollkommen verfehlte, weil ihre Grundlage: die Flottenpolitik wie die Kolonialpolitik versagte und versagen mußte."

Daß die Seekriegführung unter dem Zeichen der Bluff-Taktik stand, merkte im Laufe der Jahre auch der letzte Matrose und Heizer. Gar zu viele Versager kamen vor, gar zu viele Lügen waren nötig, um sie zu verdecken. So verflüchtigte sich das Vertrauen zur Leitung, und das untergrub ebenfalls den Geist.

Endlich zerstörte das Vertrauen des Flottenpersonals die unzureichende Quantität und Qualität unsres Schiffsmaterials. Jedermann in der Marine wußte, daß unsre Flotte ziffernmäßig — namentlich bei der Schnelligkeit des Schiffsbaus im Kriege auf englischen Werften und infolge Ausrangierung unsrer ältern Linienschiffe und Panzerkreuzer aus der Front sowie infolge Mangels an Material für den Bau neuer Schiffe — viel zu schwach war, als daß sie hätte wagen dürfen, der britischen am Ende des vierten Kriegsjahrs in offener Seeschlacht gegenüberzutreten. Aber die Meisten kannten auch die quantitative Unterlegenheit jeder ein-

zelnen Gefechtseinheit auf unsrer Seite. Man hat mir vorgeworfen, ich hätte Tirpitzens Baupolitik nicht sachgemäß und objektiv geschildert. Der Marinebaurat Hey schrieb am achtundzwanzigsten November 1918 in einem kieler Blatt: „Das Waffendepartement des Reichsmarineamtes hat stets — gegen die Ansicht der Konstrukteure unsrer Kriegsschiffe — am kleinern Kaliber in größerer Geschützzahl festgehalten — sicherlich ein schwerer Fehler. Die schwerwiegende Tatsache, die bei der Erfüllung der Waffenstillstandsbedingungen zutage getreten ist, ist die, daß Deutschland nicht einmal 160 Unterseeboote besaß. Darin ist eine Bestätigung der Vorwürfe zu erblicken, die gegen die U-Boot-Bau-Politik des Reichsmarineamtes laut geworden sind. Die Verzögerung der Bauausführung in Einzelfällen ist ein Kapital besonderer Art. Ist nicht viel Zeit damit vertrödelt worden, daß man auf Grund von allerhand Patenten von Herren auf entscheidendem Posten an den einzelnen U-Booten alle möglichen Sonderverbesserungen anbringen mußte, anstatt einen fertigen als gut erkannten Typ schnell durchzubauen?" Genügt das Urteil eines Marinebaurats, also eines Mannes, dem man Sachkenntnis auf schiffbaulichem Gebiet nicht gut absprechen kann?

Kaum nötig, zu sagen, daß sich in meiner Sammlung noch eine Reihe ähnlicher Urteile aus Marinebauratskreisen finden. Aber auch von den höchsten Seeoffizieren wurde die gleiche Ansicht vertreten. Admiral Dick, der als ein besonderer Verehrer und Verteidiger Tirpitzens bekannt ist, schrieb am siebenten Juni 1916 im ‚Tag': „Es entstand dann wohl in der Front eine zeitweise gewisse Unzufriedenheit, als ob unsre Kampfmittel nicht in jeder Beziehung den englischen gleichwertig seien, und dieses oder jenes nicht schnell genug gefördert werde." Sehr vorsichtig ausgedrückt; aber man wird zu lesen verstehen.

Den eigentlichen Anlaß zur Meuterei in der Marine gab jener verhängnisvolle Befehl des Admiralstabs, die Flotte solle unsrer Armee an der flandrischen Küste die Flanke decken. Feigheit wurde unsern Matrosen vorgeworfen, als sie sich weigerten, auszufahren. Der Kapitänleutnant v. Flottwell schrieb in einem kieler Blatt am neunzehnten März 1919: „Die Aera Capelle und Holtzendorff hat es verschuldet, daß der einst so starke Offensivgeist mehr und mehr erlahmte. Die Geschichte wird einst zeigen, wie unheilvoll das Wirken dieser beiden Männer war. Es war Meuterei aus Feigheit, weil die großen Schiffe sich nicht an dem geplanten Vorstoß zur Entlastung der Flanderfront beteiligen wollten." Admiral v. Grapow äußerte sich ähnlich am siebzehnten März 1919 in der Deutschen Zeitung: „Trotz

alledem bleibt die traurige Tatsache, daß sich die Ueberzahl der Besonnenen der Feigheit einer Minderzahl fügte." Auf der andern Seite sagt Korvettenkapitän Eduard Weddigen (in der Täglichen Rundschau vom elften Mai 1919): „Die Weigerung einiger Besatzungen zur Teilnahme an dem letzten geplanten Vorstoß ist nicht auf Feigheit, sondern auf politische Verhetzung zurückzuführen", und Kapitänleutnant Dette schreibt in seiner Broschüre ‚Halbmast': „Daß diese Mannschaften hier ihren Offizieren die Gefolgschaft verweigerten, geschah meines Erachtens nicht, wie man ursprünglich annahm, und wie im Binnenlande noch heute geglaubt wird, aus Feigheit. Diese Leute, die, sobald es zur Schlacht oder zu Gefechten kam, stets ihren Mann gestanden hatten, waren von Natur nicht feige. Aber sie hatten offenbar den Blick für den furchtbaren Ernst dieses Krieges eingebüßt, und es hatte sich bei einem großen Teil von ihnen die Ueberzeugung festgesetzt, daß dieser Krieg nicht mehr gemeinsame Angelegenheit des ganzen deutschen Volkes, sondern so etwas wie ein Privatinteresse des Offiziercorps wäre." Aber Feigheit hin, Feigheit her: die Explosion des überheizten Kessels mußte einmal eintreten, und zwar in dem Augenblick, wo man, statt das Sicherheitsventil zu öffnen, neue Glut auf die Rosten häufte.

Anfangs wurde offiziös bestritten, daß jener Befehl gegeben worden sei. Im Januar 1919 hat dann der Admiralstabsoffizier des Flottenkommandos, Korvettenkapitän Hintzmann, in verschiedenen Blättern eingeräumt, daß Anfang Oktober vom Admiralsstab befohlen worden sei, möglichst bald einen Vorstoß der gesamten Flotte zu unternehmen, um den rechten Flügel des Heeres zu entlasten. Es wurde so dargestellt, als ob es sich durchaus nicht um ein größeres Unternehmen handeln solle, als ob nicht daran gedacht würde, eine Entscheidungsschlacht herbeizuführen. Daß es aber bei diesem Vorstoß zu einer großen Schlacht mit der britischen Flotte kommen, und daß der Ausgang bei der Schwäche unsrer Flotte völlig vernichtend für uns sein würde: das konnte sich jedes Kind sagen. Die Darstellung Hintzmanns war jedenfalls vom Admiralstab inspiriert. Dafür spricht, was am zweiundzwanzigsten Januar 1919 in der Dresdner Volkszeitung erschien:

Nach neun Wochen beglückte Herr Korvettenkapitän Hintzmann die Tageszeitungen mit seinem Schlachtplan. Man brauchte Wahlmache! Als Vertrauensmann auf Schiff ‚Bayern' hatte ich oft Gelegenheit, mit dem Führer des dritten Geschwaders zu verhandeln. Der Vizeadmiral Kraft gab uns sein Ehrenwort, daß kein Vorstoß gegen England geplant sei. Man wolle sich die größte Mühe geben, die denkbar besten Waffenstillstandsbedingungen herauszuschlagen. So sprach der Führer des stärksten Geschwaders; sollte dieser von

der Flottenleitung gar nichts erfahren haben? Es bleibt nur eins. Der Plan ist erst in den neun Wochen fertiggestellt worden. Man glaubte, damit die Flottenleitung reinwaschen zu können, um dafür die Matrosen auf das schäbigste zu beschimpfen. Leimruten, auf die nur Laien kriechen! Warum hat die Flottenleitung ihren „Plan“ nicht den gewählten Vertrauensleuten vorgelegt?

Auf keinem Schiff sind die Verhandlungen so ruhig und sachlich geführt worden wie auf Schiff ‚Bayern‘. Das ganze Geschwader war sich einig, so gefechtsbereit zu bleiben, daß wir jede Sekunde die deutsche Küste verteidigen konnten. Das war dem Seeoffiziercorps des dritten Geschwaders bekannt; vom Admiral bis hinab zum jüngsten Kadetten wußten sie es. Und ich darf im Namen aller Formationen ruhig behaupten: alle standen hinter uns. Aber zu Putschen der Scheer und Ludendorff ließen wir uns aus Vaterlandsliebe nicht verwenden. Von der Vaterlandsliebe gewisser Mitglieder von Offiziersmessen will ich hier schweigen; aber wenn es dem Schlachtendenker Hintzmann wieder einmal einfallen sollte, die Besatzungen der großen Schiffe mit Schmutz zu bewerfen, dann hätten wir Mariner zu fragen: Warum lassen die Herren Admirale Scheer und Tirpitz gar nichts von sich hören? Schweigen ist auch eine Antwort. Daß wir recht mit unsrem Handeln vom dritten November hatten, beweist uns der Artikel des Herrn Hintzmann. Wir aber, wir „blauen Jungen“ können durch diesen Artikel nicht getroffen werden; der Pfeil der Beschimpfung schnellt auf seinen Schützen zurück.

Ein Vertrauensmann von Schiff ‚Bayern‘

Die Mannschaften hatten also aus verschiedenen Anzeichen die Ueberzeugung gewonnen, daß nach Ansicht der Obersten Heeresleitung noch mit der Flotte zu einem letzten großen Schlag gegen England ausgeholt werden sollte. An dieser Unternehmung teilzunehmen, weigerten sich die Besatzungen wiederholt. Das führte, zum Beispiel, in Wilhelmshaven am einunddreißigsten Oktober dazu, daß auf Linienschiffen die Leute das Ankerlichten ablehnten. Zweihundertfünfzig Seesoldaten kamen mit scharf geladenen Gewehren an Bord, ein großer Teil der Mannschaften wurde verhaftet. Auch Torpedoboote lagen klar zum Feuern. Der ‚Vorwärts‘ gab eine Darstellung der Vorgänge, die zutreffend ist:

Gewöhnlich rechnet man als Beginn der Revolution den fünften November, den Tag ihres Sieges in Kiel Das ist aber nicht richtig. In Wirklichkeit hat sie schon eine volle Woche früher eingesetzt Kiel war der zweite, nicht der erste Akt der Revolution.

Dieser erste spielte sich auf der gesamten Hochseeflotte ab und war die Notwehr von 80 000 Menschen gegen einen alldeutschen Schurkenstreich. Um den Zusammenhang zu verstehen, muß man sich der fieberhaften Propaganda erinnern, die Ende Oktober von den Alldeutschen für den „nationalen Verzweiflungskampf“ getrieben wurde. Um sich noch eine Galgenfrist zu erkaufen, suchten sie das Volk in ein letztes aussichtsloses Ringen hineinzuhetzen, das nur den völligen Untergang zur Folge haben konnte. Das Blut von Hunderttausenden, die noch sterben sollten, rührte diese Gewaltmenschen nicht, in deren Rechnungen Menschenblut noch nie eine Rolle gespielt hat Ihre Offiziers-Ehrbegriffe sollten für das

ganze Volk gelten: dieses hatte nach ihrer Anschauung die Pflicht, sich eher ausrotten zu lassen, als die „Schmach" der Niederlage hinzunehmen.

Aber den Alldeutschen fehlte die Macht, diesen Volksausrottungsplan in die Tat umzusetzen. Das Volk ließ sich von ihren ungezählten Flugblättern nicht betrunken machen. Der Putschversuch am Eisernen Hindenburg mißlang kläglich, statt der erwarteten Massen kamen nur wenige Hunderte. Im Reichstag bildeten die Alldeutschen ein isoliertes Häuflein, die Regierung bestand aus ihren schärfsten Gegnern, und Ludendorffs Sturz versinnbildlichte die Ausschaltung der unverantwortlichen Nebenregierung.

In ihrer Not verfielen die Alldeutschen auf das Heer, das sie durch die Hand des gleichgesinnten Offiziercorps immer noch zu beherrschen glaubten. Von der revolutionären Stimmung der Truppen ahnten sie nichts, oder aber ihr an Machtanbetung gewöhntes Denken hielt die eingedrillte Disziplin auch jetzt noch für das Stärkere.

Ein teuflischer Plan wurde ausgeheckt: Die Flotte sollte auslaufen und sich im Kampf gegen den übermächtigen Feind bis zum letzten Schiff opfern. Das hätte wohl 80000 Menschen das Leben gekostet, aber wäre nach dem Glauben der Alldeutschen ein Ereignis gewesen, um das Volk noch einmal mit der Stimmung der August-Tage 1914 zu erfüllen. So etwas ließ man sich — oder vielmehr Andre — schon einiges Blut kosten.

Dieser Plan ist keine Phantasie. Er ist vielmehr durch zuverlässige Aussagen von Matrosen erwiesen. Tatsächlich erhielt am achtundzwanzigsten Oktober die Schlachtflotte den Befehl zum Auslaufen. Den Matrosen wurde gesagt, es handle sich um ein Manöver.

Aber der durch vier- bis siebenjährige Dienstzeit geschulte Geist der Seeleute entdeckte bald eine Reihe größerer und kleinerer Anzeichen in den Vorbereitungen, die durchaus gegen den Plan eines Manövers und für den einer beabsichtigten Seeschlacht sprachen. Abschiedsbriefe von Offizieren wurden aufgefangen, die mit aller Klarheit aussprachen: wir wollen lieber untergehen, als den Engländern die Flotte ausliefern. Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Kunde von Mund zu Mund, von Bord zu Bord: im letzten Augenblick des Krieges will man uns sämtlich noch hinmorden.

Die Flotte meuterte. Die Matrosen widersetzten sich der Ausfahrt. Ansprachen der Offiziere, Beruhigungsreden, Verhandlungen — nichts half. Der Versuch der Ausfahrt wurde wiederholt, er mißlang wieder, er mißlang ein drittes Mal. Auf den Geheimbefehl: „Vorhaben ist unbedingt auszuführen" kam jedes Mal die Antwort: „Vorhaben ist nicht ausführbar."

Es muß eine schwere Zeit für die Matrosen gewesen sein. Denn hinter ihrer Aktion stand einstweilen nichts als ihr Solidaritätsgefühl. Schwere Zuchthausstrafen drohten den „Meuterern", sobald man ans Land kam. Tatsächlich wurden alsbald in Wilhelmshaven an tausend Matrosen abgeführt und gefangen gesetzt. Aber was abschreckend wirken und die Unterwerfung fördern sollte, weckte in den entschlossenen Köpfen grade den Entschluß zum äußersten Widerstand: Sind wir so weit gegangen, sagten sie sich, so müssen wir noch weiter gehen! Hier winkte das Zuchthaus, dort die Freiheit — die Wahl war nicht schwer: sie fiel auf die Revolution.

Was dann folgte: die Vorgänge in Kiel und an der Wasserkante, ist bekannt. Wie eine blutige Ironie der Weltgeschichte bleibt die Tatsache bestehen, daß die Alldeutschen selber mit ihrem Verzweiflungsplan den Stein ins Rollen gebracht haben. Ihre letzte

und gemeinste Bosheit am deutschen Volk hat ihren Untergang besiegelt.

Eine ungerechtfertigte revolutionäre Agitation in der Heimat soll für den Aufstand der Flotte verantwortlich sein? Lassalle sagt: „Nur politisch Unreife glauben, daß eine Revolution gemacht werden könne. Revolutionen kommen, sobald die Zeit für sie reif ist. Sie werden durch die Not geboren, entstehen dann, wenn der Boden gedüngt ist durch die Politik der Machthaber. Wenn diese Politik einem Volk unerträglich wird, dann erhebt es sich mit elementarer Kraft und fegt das alte Regime fort." Daß der Anstoß zur Revolution von der Flotte ausging, hatte neben andern Ursachen von geringerer Bedeutung seinen Grund in dem Verhalten der Seeoffiziere, einem Verhalten, dessen Vorbedingung im preußisch-militaristischen System lag.

Unehrlich und schimpflich ists, wenn die Schuldigen jetzt mit erhabener Geste erklären: „Nicht wir sind die Sünder! Suchet sie hinter der Front. Dort saßen die Verführer. Wir taten unsre Schuldigkeit. Sie aber untergruben das Vertrauen zu den Führern." Schimpflich ists, weil nur ein Tor oder ein Lump nicht anerkennt, was das deutsche Volk in der Front und in der Heimat während der vier furchtbaren Kriegsjahre erduldet hat. Anbetend auf die Knie vor ihm sinken müßten Jene, die sich selbst die vier Jahre hindurch gemästet, die sich „gesund gemacht" haben. Nicht der einfache Mann, nicht die Matrosen und Heizer waren das!

Das Vertrauen fehlte sowohl zu der Obersten Heeresleitung wie zu den höhern und niedern Flottenführern, mußte fehlen nach all den Lügen, dem Betrug und dem schändlichen Benehmen Derer, die die Pflicht gehabt hätten, das gute Beispiel der Lauterkeit und Entbehrungsfreude zu geben. Daß die „blauen Jungen", deren Lob man früher in deutschen Landen nicht hoch genug preisen konnte, schließlich als Erste sich aufrafften, daß sie den Mut und den Entschluß zur befreienden Tat fanden: das wird der unparteiische Geschichtsschreiber als eine Handlung bewerten, die höchste Bewunderung und den Dank des deutschen Volkes verdient. Denn die als Erste aufstanden, hatten einen Mißerfolg mit dem sichern Tod zu bezahlen. Ihnen gebührt, daß man sie uneingeschränkt „Helden" nennt. Ihnen winkte für ihre aufopfernd tapfere Tat kein Orden, keine andre Belohnung als das Bewußtsein, ihrem Volk einen Dienst von unschätzbarer Größe geleistet zu haben. Denn ihre Tat bewahrte Deutschland vor völliger Zerstörung. Erst die Meuterei der Flottenmannschaften gab den Anstoß zum Aufstand der Truppen, zu der Erhebung des Volkes in der Heimat. Als die Revolution ausbrach, war der Krieg militärisch längst zu unsern

Ungunsten entschieden. Diese Tatsache abzuleugnen, ist nicht angängig auf Grund der Aeußerungen Ludendorffs und der Seinen. Nach dem Zusammenbruch aller unsrer Bundesgenossen hatte der Feind es in der Hand, unser Land mit seinen Heeren zu überschwemmen. Auch Ludendorff wäre es nicht möglich gewesen, selbst nicht mit völlig intakten Truppen, die Westfront zu halten. Die Zwangslage, in der wir uns seit dem Oktober 1918 befanden, ist durch die militärischen Ereignisse und durch die verbrecherische Wahnsinnspolitik der frühern Gewalthaber geschaffen worden, nicht aber durch die Revolution.

Wäre es nicht auf der Flotte zur Meuterei gekommen, oder wäre sie nicht geglückt, so hätte sich das Heer doch über kurz oder lang zur Empörung aufgeschwungen. Je früher die Revolution ausbrach, desto besser für unsre gesamte Lage. Wäre unsre Armee erst noch weiter zurückgewichen, wie sie es seit dem Juli 1918 bereits tat, wäre sie aus Belgien hinausgeworfen worden, dann wäre auch ein Widerstand am Rhein kaum mehr zu leisten gewesen. Der Kampf wäre weit in unser Land nach Westfalen hineingetragen worden. Die Feinde hätten in ihrer Wut über die völlige Zerstörung Belgiens und Nordfrankreichs nicht Halt gemacht, bevor ihre Rache gekühlt war. Furchtbare Verwüstungen hätten im übrigen Deutschland einen Zustand herbeigeführt, der tausendfach übertroffen hätte, was uns die Revolution bisher beschert hat. Daran ist kein Zweifel möglich. Nur die Alldeutschen bemühen sich, die Dinge zu entstellen, zu verschleiern, um sich selbst reinzuwaschen.

*

Die Flottenmannschaften haben im Kriege Uebermenschliches geleistet. Versagt hat ein großer Teil der Führer, die sich durch die Nachahmung der übeln Gewohnheiten ihrer Vorbilder, Wilhelms des Zweiten und Tirpitz, Ansehen und Vertrauen bei den Matrosen verscherzten.

Mißtönig wird dieses Urteil ans Ohr manches ehrenhaften Mannes schlagen, der in führender Stellung der Flotte gedient hat. Aber grade der Ehrenhafte wird eingestehen, daß es gerecht ist, und daß, um der Reinigung willen, Gerechtigkeit gepaart sein muß mit Offenheit und auch mit Schärfe. Das Bestreben, gerecht, aber auch offen und unzweideutig zu sein, stand als Leitmotiv über allen den Ausführungen, die hier gemacht worden sind. Nur so kann ich hoffen, daß sie ihren Zweck erfüllen, daß sie dem deutschen Volk förderlich sein werden.

SCHRIFTEN VON L. PERSIUS

Skizzen aus dem deutschen Seglerleben
1898 Lipsius & Tischer, Kiel

See- und Meereswesen
1910 Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr.

Unterseeboote an die Front
1911 Wilhelm Köhler, Minden i. Westfalen

Der Zusammenbruch, die Seeschlacht zwischen Borkum und Helgoland
1913 Wilhelm Köhler, Minden i. Westfalen

Das Wachsen der Rüstungen in Deutschland 1913 Carnegie—T. Reid, London W C

Marineauskunftsbuch
1916 Hermann Hillger, Berlin W 9

Die Tirpitz-Legende
1918 Hans Robert Engelmann, Berlin W 15

Graf Ernst zu Reventlow
1918 Hans Robert Engelmann, Berlin W 15

Tirpitz, der Totengräber der deutschen Flotte 1918
Verlag für Volksaufklärung, Koch & Jürgens, Berlin C 2

Wie es kam
1918 Arbeitsgemeinschaft für staatsbürgerliche und wirtschaftliche Bildung, Berlin W 35


89100003532
B89100003532A




89100003532
b89100003532a